CER

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

[redacted] 25X1

COUNTRY	East Germany	REPORT	[redacted]
SUBJECT	Deutsche Reichsbahn Signal Book	DATE DISTR.	9 MAY 1960
		NO. PAGES	1
		REFERENCES	[redacted]
DATE OF INFO.	[redacted]		25X1
PLACE & DATE ACQ.	[redacted]		25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

[redacted] Deutsche Reichsbahn Signal Book (Signal Buch), printed by Zentrale Drucksachen-Leitstelle Dresden. (One bound copy)

24/50

[redacted] 25X1

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

[redacted] 25X1

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR	X	NSA	X	FBI					

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

DEUTSCHE REICHSBAHN

SIGNALBUCH

(SB)

GÜLTIG VOM 1. APRIL 1959 AN

AUSGABE 1958

Geschäftsführung: Technisches Zentralamt Berlin
Druck: Zentrale Drucksachen – Leitstelle Dresden

VERTEILUNGSPLAN

(1) **Ministerium für Verkehrswesen**
Technisches Zentralamt
Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektionen
Baubetrieb der Deutschen Reichsbahn
Sonderbauleitung Bauzüge
Oberste Bauleitung für Elektrifizierung der Deutschen Reichsbahn
Ingenieur- und Spezialschulen
Reichsbahnämter
Reichsbahnausbesserungswerke
Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke
Signal- und Fernmeldewerkstätten
Weichen-, Schwellen- und Oberbauwerke
Brückenwerkstätten
Bahnhöfe, Güterabfertigungen
Wagenmeistereien
Signal-, Fernmelde-, Starkstrom- und Fahrleitungsmeistereien
Hochbau-, Brücken- und Bahnmeistereien

[illegible]

[illegible] und Triebwagendienst verwendeten

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

BERICHTIGUNGEN

Nummer der Verordnungsstelle oder der Verfügung	gültig vom ..... an	berichtigt am	durch

INHALTSVERZEICHNIS

3. Abschnitt. Zusatzsignale an Hauptsignalen (Zs)

4. Abschnitt. Gleissperrsignal (Gsp)

5. Abschnitt. Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung (El)

6. Abschnitt. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Sp)

7. Abschnitt. Langsamfahrsignale (Lf)

8. Abschnitt. Schutzhaltsignale (Sh)

9. Abschnitt. Zugpersonal (Zp)

10. Abschnitt. Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten (Pl)

11. Abschnitt. Signale für den Rangierdienst (Ra)

12. Abschnitt. Weichensignale (Wn)

13. Abschnitt. Signale an Zügen und Nebenfahrzeugen (Zg)

[illegible] Signale an Fahrzeugen (Fz)

15. Abschnitt. Läutesignale (Lt)

16. Abschnitt. Rottenwarnsignale (Ro)

17. Abschnitt. Sonstige Signale (So)

18. Abschnitt. Von den Abschnitten 2 bis 17 abweichende und in ihnen nicht enthaltene Signale

Seite

Anlagen

Abkürzungen

ESO = Eisenbahn-Signalordnung
BO = Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BOS = Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
FV = Fahrdienstvorschriften
AzFV = Anhang zu den Fahrdienstvorschriften und zum Signalbuch
La = Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

Unter „Direktion" ist die Reichsbahndirektion, unter „Amt" das Reichsbahnamt zu verstehen.

Unter „Lokomotive" bzw. „Lokomotivführer" sind alle Triebfahrzeuge bzw. Triebfahrzeugführer zu verstehen.

1. ABSCHNITT

ALLGEMEINES

§ 1

Allgemeine Bestimmungen für die Signale

(1) Das Signalbuch enthält die wesentlichen Vorschriften über die Anwendung der Signale bei der Deutschen Reichsbahn. Es beruht auf der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) und auf der Eisenbahn-Signalordnung (ESO).

(2) Die Eisenbahn[illegible] Signale mit Abweichungen von der ESO [illegible] der Genehmigung des Ministers für Verkehrswesen [illegible] Signalbuches [illegible] mit [illegible]

(6) Ist in dem in (5) genannten Zeitraum ein Nachtzeichen vollständig oder teilweise erloschen, das Tageszeichen aber zweifelsfrei erkennbar, so gilt das Tageszeichen [s FV § 53 (8)].

(7) Wird im Einzelfall ein Signal nicht deutlich wahrgenommen, so muß die Bedeutung angenommen werden, die die größte Vorsicht erfordert.

(8) Lichtsignale, die für eine Zugfahrt betriebsmäßig ausgeschaltet sind, zeigen ein weißes Licht (Kennlicht).

(9) Lichthaupt- und Lichtsperrsignale sind durch M[illegible] kennzeichnet.

(10) An einem durch w e i ß - r o t - w e i ß e [illegible]

[illegible] neten Lichtsignal, das [illegible] fehlerhaftes Sinnbild [illegible] schriftlichen [illegible] Rangerab[illegible] der W[illegible]

(11) An einem durch w e i ß [illegible]

[illegible]

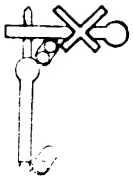
(12) [illegible]

oder verdeckt. **Mastbleche an ungültigen Lichtsignalen sind abzunehmen.**

Bei mehreren Lichtsignalen an einem **Signalträger (mehrere** Signalschirme) werden alle Signale durch das **Kreuz ungültig.**

Ungültige Weichensignale und Signale an **Gleissperren sind** zu verdecken.

Beispiele für die Kennzeichnung ungültiger Signale:



2. ABSCHNITT

Haupt- und Vorsignale

§2

Allgemeine Bestimmungen

(1) Haupt- und Vorsignale zeigen an, ob oder mit welcher Geschwindigkeit Züge den anschließenden Gleisabschnitt befahren dürfen.

(2) [illegible] Haltsignale nur für Züge [s. aber § 5 (19)]

(3) [illegible] Haltsignale für Züge und Rangierabteilungen [illegible]

(5) Die Grundstellung der Hauptsignale ist in der Regel „Halt". Die Hauptsignale können in der Grundstellung auch „Fahrt" zeigen,

a) wenn es die Direktion besonders angeordnet hat,

b) auf Strecken mit automatischer Blockung und zugbedienten Signalen.

(6) Vorsignale stehen in der Regel im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremswegs vor dem zugehörigen Hauptsignal und sind durch die Vorsignaltafel (Signal So 3) gekennzeichnet [Ausnahmen s § 54 (2)].

Wegen der Ankündigung durch Vorsignalbaken s § 55.

Der Regelbremswegabstand und etwa verkürzte Abstände der Vorsignale von den Hauptsignalen sind im AzFV angegeben.

(7) Die Vorsignale befinden sich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis.

An den Stellen, wo die Sicht zwischen Vorsignal und Hauptsignal behindert ist, kann ein Vorsignalwiederholer aufgestellt sein [s §§ 5 (23) und 68 (9)].

(8) Das Amt kann im Bahnhofsbuch zulassen, daß bei [illegible] Zwischensignalen die Lichtsignale und die [illegible] Formsignale gelöscht werden können, wenn diese [illegible] lich nicht benötigt werden [s aber § 3 (2)].

§ 3

Formhauptsignale (Hf)

(1) Formhauptsignale bestehen aus einem Mast [illegible] [illegible]

(2) Wenn [illegible]

(3) Wenn [illegible]

(4) Die Nachtzeichen der Formhauptsignale sind bei unsichtigem Wetter auch am Tage anzuwenden, wenn die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

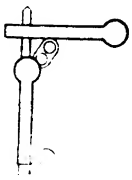
(5)

Signal Hf 0

Halt!

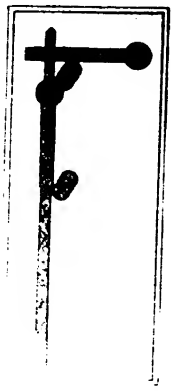
Tageszeichen

Der Signalflügel – bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel – zeigt waagerecht nach rechts.



Nachtzeichen

Ein rotes Licht



(7) **Wegen der Vorbeifahrt eines Zuges** am Halt zeigenden Form**hauptsignal auf Ersatzsignal** s Signal Zs 1 (§ 7) und auf **mündlichen Auftrag (M-Tafel)** s Signal Zs 2 (§ 8).

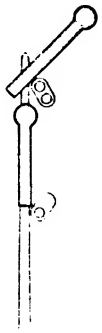
(8)

Signal Hf 1

Fahrt frei!

Tageszeichen

Ein Signalflügel – bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel – zeigt nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°



Nachtzeichen

Ein grünes Licht

(9) Signal Hl [illegible]

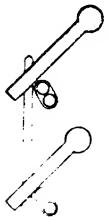
(10)

Signal Hf 2

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h oder auf eine durch besondere Anordnung festgesetzte Geschwindigkeit!

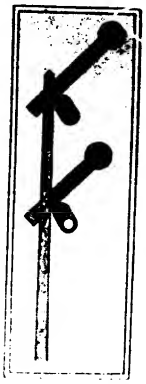
Tageszeichen

Zwei Signalflügel zeigen nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°



Nachtzeichen

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht



[illegible]

[illegible] Signale (Vs)

der Scheibe kann außerdem ein weißer pfeilförmiger Zusatzflügel mit rotem Rand vorhanden sein. Als Nachtzeichen erscheinen ein oder zwei Lichter.

Bei Vorsignalen an Signalbrücken und Signalauslegern befindet sich der Zusatzflügel über der Scheibe.

(2) Die Nachtzeichen der Vorsignale müssen so lange leuchten wie die der zugehörigen Hauptsignale.

(3) Die Nachtzeichen der Signale Vf 0, Vf 1 und Vf 1 2, die an Hauptsignalen stehen, zeigen an Stelle des einen Lichtes in gleicher Farbe zwei nach rechts steigende Lichter.

(4) Das Leuchten der Signallaternen ist von rückwärts durch mattweißes Licht erkennbar.

(5)

Signal Vf 0

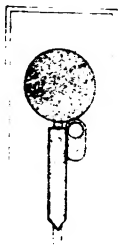
„Halt" erwarten!

Tageszeichen

Die runde Scheibe steht senkrecht. Wo ein Zusatzflügel vorhanden ist, zeigt er mit der Spitze senkrecht nach unten

Nachtzeichen

Ein gelb[illegible]



(6)

Signal Vf 1

„Fahrt frei" erwarten!

Tageszeichen

Die runde Scheibe liegt waagerecht. Der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze senkrecht nach unten

Nachtzeichen

Ein grünes Licht

Signal Vf 1 2

„Fahrt frei" oder „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung" erwarten!

Nachtzeichen

[illegible]

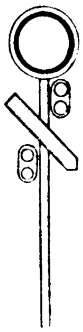
[illegible]

(8) **Das Signal Vf 1/2 wird an zweibegriffigen Formvorsignalen gezeigt.**

(9) **Signal Vf 2**

„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung" erwarten!

Tageszeichen	Nachtzeichen
Die runde Scheibe steht senkrecht, der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze schräg nach rechts abwärts	Ein grünes Licht und nach rechts steigend ein gelbes Licht



§ 5

Lichthaupt- und Lichtvorsignale (Hl)

(1) Lichthaupt- und Lichtvorsignale **bestehen aus bei Tag und bei** Dunkelheit leuchtenden Lampen, die an einem **Signalschirm angebracht** sind. Wegen der Kennzeichnung der **Lichthauptsignale** durch Mastschilder s. § 1 (9), (10) und (11).

(2) Lichthaupt- und Lichtvorsignale zeigen an,

a) ob oder mit welcher Geschwindigkeit **Züge in den anschließenden** Gleisabschnitt einfahren dürfen und

b) welche Geschwindigkeit am nächsten Signal höchstens erreicht sein darf.

(3) Die durch Hl-Signale angezeigten Geschwindigkeiten gelten [illegible] Geschwindigkeit im Fahrplan oder [illegible] durch andere Signale angezeigt

[illegible]

(7)

Signal Hl 1

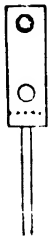
Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit!

Ein grünes Licht

(8)

Signal Hl 2

Fahrt mit höchstens 100 km/h im anschließenden Weichenbereich, dann mit Höchstgeschwindigkeit!

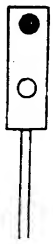


Ein grünes Licht [illegible]
darunter ein gelbes Licht [illegible]
darunter ein grünes Licht [illegible]

(9)

Signal Hl 3

Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h im anschließenden Weichenbereich, dann mit Höchstgeschwindigkeit!



a) für 40 km/h

Ein grünes Licht, darunter ein gelbes Licht

b) für 60 km/h

Ein grünes Licht, darunter ein gelbes Licht mit darunter ein grünes Lichtstreifen

Signal Hl 4

Die Geschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen!

(11)

Signal Hl 5

Fahrt mit höchstens 100 km/h!

Ein grünes Blinklicht, darunter
ein gelbes Licht mit
einem grünen Lichtstreifen

(12)

Signal Hl 6

Fahrt mit höchstens 40 km h oder 60 km h im anschließenden Weichenbereich, dann mit 100 km h!

a) für 40 km h

Ein grünes Blinklicht [illegible]
ein gelbes Licht

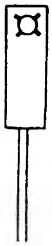
b) [illegible]

[illegible]

(13)

Signal Hl 7

Höchstgeschwindigkeit auf 40 km h (60 km h) ermäßigen!



Ein gelbes Blinklicht

Signal Hl 8

Geschwindigkeit 100 km h auf 40 km h (60 km h) ermäßigen!

[illegible]

(15)

Signal Hl 9

Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h!

a) für 40 km/h

Ein gelbes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht

b) für 60 km/h

Ein gelbes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen

(16)

Signal Hl 10

Höchstgeschwindigkeit ermäßigen! — „Halt" erwarten

Ein gelbes [illegible]

(17)

Signal Hl 11

Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen! — „Halt" erwarten

Ein gelbes Licht, darunter ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen

(18)

Signal Hl 12

Geschwindigkeit 40 km/h oder 60 km/h ermäßigen! — „Halt" erwarten

[illegible] 40 km/h

[illegible] gelbes Lichtes [illegible]

(19)

Signal Hl 13

Halt für Züge und Rangierabteilungen!

Ein r o t e s Licht

(20) Die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder erloschenen Lichthauptsignal ist einer Rangierabteilung erlaubt, wenn am Signalschirm oder unmittelbar vor dem Lichthauptsignal Signal Ra 12 (§ 40) erscheint.
Wegen der Vorbeifahrt einer Rangierabteilung am Halt zeigenden Lichthauptsignal, das mit R-Tafel ausgerüstet ist, s. Signal Zs 3 (§ 9).

(21) Wegen der Vorbeifahrt eines Zuges am Halt zeigenden [illegible] hauptsignal auf E r s a t z s i g n a l s Signal Zs 1 (§ 7) [illegible] m u n d l i c h e n A u f t r a g (M-Tafel) s Signal Zs 2 [illegible]

(22) Lichtvorsignale sind zur Unterscheidung von den [illegible] signalen durch die Vorsignaltafel (Signal So 20) [illegible] macht. Sie sind nicht mit einem M[illegible] (§ [illegible]
An einem Lichtvorsignal k[illegible] Hl 7 oder Hl 10 erscheint.

(23) Hl-Signale, die am V e r k a h r [illegible] stehen, [illegible] kenntlich gemacht.
Vorsignalvorschrift § 2 [illegible] macht mit Vorsignaltafel [illegible] (Signal So 4 [illegible]

§6

Lichtsignale der Berliner S-Bahn (Sv)

(1) Die Lichtsignale der Berliner S-Bahn sind Signalverbindungen. Die Lichter l i n k s stellen das Hauptsignal dar. Sie zeigen an, ob der unmittelbar hinter dem Signal liegende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf oder nicht.

Die Lichter r e c h t s stellen das Vorsignal für das nächstfolgende Hauptsignal dar.

(2) Die Signale können sich rechts oder links neben oder über dem Gleis befinden.

[illegible] Gr[illegible] der Signalverbindungen ist im allgemeinen [illegible] Bei den Signalen, die eine abzweigende oder kreu[illegible] die Grundstellung dagegen „Halt". [illegible] die Direktion.

[illegible] Durchfahrsignalen angebrach[illegible] einem sol[illegible] gleichzeitig [illegible] Signal oder [illegible]

Signal Sv 1

[illegible] Fahrt frei" erwarten

(6)

Signal Sv 2

Fahrt frei! — „Halt" erwarten

Ein grünes, rechts daneben in gleicher Höhe ein gelbes Licht

(7) Wenn mit dem Bremsen schon vor dem Signal zu beginnen ist, erscheint ein senkrechter, nach unten zeigender weißleuchtender Pfeil über dem Signal Sv 2 oder Sv 8 oder nach neuer Bauart ein weißes Licht (Bremslicht) unter dem Signal Sv 2 oder Sv 8.

Der „Bremspfeil" oder das [illegible] angewandt, wenn die Entfernung [illegible] einanderfolgender Signale [illegible] Bremsweg für volle Fahrt [illegible]

(8)

Signal Sv 3

Halt! — Weiterfahrt auf Sicht

[illegible]

(10)

Signal Sv 4

Halt!

Ein rotes Licht

(11) Vor Signal Sv 4 hat ein Zug zu halten. Er darf nur vorbeifahren, wenn er dazu durch Ersatzsignal (Signal Zs 1, § 7) oder schriftlichen Befehl oder mündlichen Auftrag (Signal Zs 2, § 8) ermächtigt wird.

(12)

Signal Sv 5

Fahrt frei! — „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung" erwarten

[illegible] und [illegible]

Signal Sv 6

[illegible]

(14) **Signal Sv 7**

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung! — „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung" erwarten

Links ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht;
rechts daneben in gleicher Höhe die gleichen Lichter

(15) **Signal Sv 8**

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung! — „Halt" erwarten

Links ein grünes, senkrecht
gelbes Licht;
rechts in Höhe des [illegible]
gelbes Licht

(16) Wegen der Bremsverzögerung [illegible] verkürzten Bremsweges (7).

Zusatzsignale an Hauptsignalen (Zs)

§ 7

(1) **Signal Zs 1 — Ersatzsignal —**

Am Halt zeigenden Hauptsignal vorbeifahren!

a) Drei weiße Lichter in Form eines A

b) Ein weißes Blinklicht

(5) Die [illegible] Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h vor, [illegible] geringere Geschwindigkeit im Fahrplan oder [illegible] ist oder durch andere Signale angezeigt wird.

Die Geschwindigkeit gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich. Ist anschließend kein Weichenbereich vorhanden, darf nach Vorbeifahrt der Zugspitze am Signal mit der zulässigen Geschwindigkeit weitergefahren werden.

(6) Beim Versagen des Ersatzsignals – hierzu rechnet auch das Versagen eines der weißen Lichter des Signals Zs 1 a – muß schriftlicher Befehl zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal ausgestellt werden.

§ 8

(1) **Signal Zs 2 – M-Tafel –**

Am Halt zeigenden Hauptsignal auf mündlichen Auftrag vorbeifahren!

Eine weiße Tafel [illegible] rotem M in [illegible]

(2) Die M-Tafel ist am zugehörigen H[illegible] Lokomotivführer angebracht.

(3) [illegible]

(4) [illegible]

§ 9

(1) *) **Signal Zs 3 – R-Tafel –**

Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen

Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißen Rauten

(2) Die R-Tafel ist am Mast des Hauptsignals angebracht. So[illegible] die Hauptsignale nicht auf Signalbrücken oder Auslegern [illegible] sich in Pufferhöhe.

[illegible] Vorbeifahrt von Rangier[illegible] die R-Tafel für diese [illegible]

§ 10

Signal Zs 4 – Richtungsanzeiger –

Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung

[illegible]

Gsp
El
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
Hl 100-102
Vl
Lsp
Ha
Zg 101-102

(2) Der Richtungsanzeiger ist am Hauptsignal angebracht oder unmittelbar davor aufgestellt. Er gibt in der Regel durch den Anfangsbuchstaben des nächsten größeren Knotenbahnhofs an, für welche Fahrrichtung das Hauptsignal auf Fahrt steht. Er wird auch angewandt, wenn dem Lokomotivführer bei größeren Bahnhöfen die Einfahrt in einen bestimmten Bahnhofsteil (z B Rangier- oder Personenbahnhof) angezeigt werden soll.

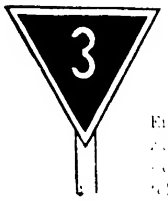
(3) Der Richtungsanzeiger kann durch einen Richtungsvoranzeiger angekündigt werden. Dieser hat das gleiche Aussehen und ist am oder hinter dem Vorsignal oder letzten Hauptsignal aufgestellt.

§ 11

Geschwindigkeitsanzeiger und Frühhaltanzeiger

(1) **Signal Zs 5 — Geschwindigkeitsanzeiger —**

Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeit darf vom Hauptsignal ab nicht überschritten werden



Formsignal

Eine gelbe Kenn-

(3) Die Kennzahlen bedeuten 3 = 30, 6 = 60 km/h Geschwindigkeit.

(4) Der Geschwindigkeitsanzeiger mit der Kennzahl 3 wird angewandt, wenn ein Zug mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h einfahren soll.

(5) Die Kennzahl 6 wird nur bei Formhauptsignalen angewandt. Die angezeigte Geschwindigkeit gilt für den anschließenden Weichenbereich.

(6) Das Formsignal Zs 5 ist bei Dunkelheit beleuchtet, wenn die angezeigte Geschwindigkeit nicht für alle Fahrstraßen gilt.

Signal Zs 6 — Frühhaltanzeiger —

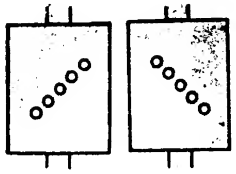
Der Einfahrweg ist besonders kurz

Formsignal	Lichtsignal
[illegible]	Zwei gelbleuchtende senkrechte Lichtstreifen nebeneinander

§ 12

(1) **Signal Zs 7 – Gleiswechselanzeiger –**

Der Fahrweg führt in das benachbarte durchgehende Hauptgleis



Ein weißleuchtender schräger Lichtstreifen

(2) Das Signal zeigt bei Gleiswechselbetrieb an, daß ein Zug [illegible]mäßig auf das benachbarte durchgehende Hauptgleis [illegible] soll. Es ist am Hauptsignal vor dem Gleiswechsel [illegible]

(3) Die Richtung des Lichtstreifens von unten [illegible] Fahrrichtung in das andere Hauptgleis an.

4. ABSCHNITT

§ 13

Gleissperrsignal (Gsp)

(1) **Signal Gsp 0**

Halt! Fahrverbot!

Ein waagerechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

Signal Gsp 1

Fahrverbot aufgehoben

[illegible] auf runder

(5) Das Signal ist bei Dunkelheit zu beleuchten. Soweit es der Betrieb zuläßt, kann es nach Anweisung des Amtes (Bahnhofsbuch) unbeleuchtet sein.

(6) Nach Bestimmung der Direktion kann statt der Kastenlaterne ein anderer Signalkörper verwendet werden, der entsprechende Bilder zeigt und nicht erleuchtet wird. Bei Gleisbrückenwaagen genügt eine Blechscheibe, die Signal Gsp 0 zeigt, wenn die Waage nicht befahren werden darf.

(7) Wo die Signalstellung auch rückwärts erkennbar sein soll, sind bei Signal Gsp 0 bei Tage zwei kleine [illegible] runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei [illegible] mattweiße Sternlichter waagerecht [illegible]

bei Signal Gsp 1 bei Tage eine [illegible] Scheibe auf schwarzem Grund, bei [illegible] mattweißes Sternlicht

sichtbar

(8) Signal G[illegible] die Grundstellung [illegible] Dr[illegible] (16)

(9) [illegible]

(10) [illegible]

(11) [illegible]

(13) Für begleitete Rangierabteilungen gilt das Signal Gsp 1 als Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter, sofern der Rangierleiter vor der Verwandlung des Signals das für die Rangierabteilung gültige Signal Gsp 0 wahrgenommen hat [s aber (16)].

(14) Wenn mehrere Rangierabteilungen vor einem Signal Gsp 0 halten oder sich dem nähern, gilt der Fahrauftrag oder die Zustimmung nach (12) und (13) nur für die erste Rangierabteilung. Jede folgende Rangierabteilung muß erneut das Erscheinen des Signals Gsp 0 und danach das Signal Gsp 1 abwarten.

Erscheint das Signal Gsp 0, bevor die Spitze einer Rangierabteilung [illegible] vorbeigefahren ist, so gelten Fahrauftrag bzw. Zustimmung [illegible] genommen, es muß das erneute Erscheinen [illegible] Signals Gsp 1 oder mündlicher Auftrag des Wärters ab[illegible]

[illegible] Rangierabteilung (Signal Rb 1) ist verbun[illegible] Gsp 1 [illegible] als Fahr[illegible] Lokomotive[illegible] als Zu[illegible] Rangierabteilu[illegible] Auftrag de[illegible]

(17) **Signal Gsp 2**
Gleisanzeige ist abgelegt

Ein senkrechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

(18) Durch Signal Gsp 2 wird ein Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter oder eine Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter nicht erteilt.

Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine [illegible] Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein [illegible] Sternlicht.

5. ABSCHNITT

Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung (El)

§ 14
Allgemeines

(1) Die zusätzlichen Signale für den elektrischen Betrieb mit Fahrleitung (Oberleitung oder Stromschiene) kennzeichnen Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung.

(2) Die Signale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden weiß und schwarz umrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen.

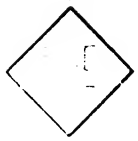
Wo die Rückseite kein Signal der Gegenrichtung zeigt, ist sie grau.

§ 15
Signale El 1 und El 2

(1) Die [illegible] An Schutzstrecken zeigt die Rückseite [illegible] El 1 [illegible] Signal El 2.

[illegible] das Ausschalten der Triebfahr- [illegible] die Einfahrt in die Schutzstrecke ein [illegible] Einschaltsignal (El 1 El 2) vorhanden [illegible] Dunkelheit beleuchtet.

Signal El 1 — Ausschaltsignal —
Ausschalten!



El
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
Hl
Vl
Lsp
Ha
Zg

(5) **Signal El 2 — Einschaltsignal —**

Einschalten erlaubt

Ein geschlossenes weißes U

(6) Das Signal El 2 bedeutet, daß der Hauptschalter des Triebfahrzeugs nach Vorbeifahrt am Signal wieder eingeschaltet werden darf.

Es befindet sich
auf zweigleisiger Strecke rechts,
auf eingleisiger Strecke links
vom Gleis.

Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linken Signale.

§ 16

Signale El 3, El 4 und El 5

(1) Die Signale sind nicht ortsfest. Sie sind bei [illegible]

(2) **Signal El 3 — Bügel ab-Signal —**

Bügel ab!

Ein waagerechter [illegible]

(3) Das Signal El 3 [illegible] abzubrechen, der von [illegible] wird darf.

An [illegible]

(4) [illegible]

den Fahrleitungsabschnitt. Den Abstand setzt die Direktion fest. Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linken Signale.

(5) Auf der Rückseite zeigt das Signal El 3 das Signal El 5.

(6) **Signal El 4 — Bügel ab-Ankündesignal —**

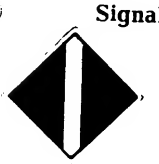
Signal „Bügel ab" erwarten!

Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte waagerechte weiße Streifen

(7) Das Signal El 4 befindet sich rechts vom Gleis. Der Abstand vom Signal El 3 wird von der Direktion festgesetzt.

(8) **Signal El 5 — Bügel an-Signal —**

Bügel an!



Ein senkrechter weißer Streifen

[illegible] El 5 kennzeichnet das Ende eines Streckenabschnitts, [illegible] abgebrochen werden muß.

[illegible] Signal ab wieder an- [illegible] darf nur dem An- [illegible] am Signal vorbei-

Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
Hl
Vl
Lsp
Ha
Zg

§ 17

(1)

Signal El 6

Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern!

Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innenliegendem weißen Quadrat

(2) **Das Signal zeigt an, daß Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit angelegten Stromabnehmern verboten sind.**

Es befindet sich

ständig vor den Enden von Fahrleitungen.

vorübergehend vor Fahrleitungsabschnitten, die für längere Zeit außer Betrieb gesetzt sind.

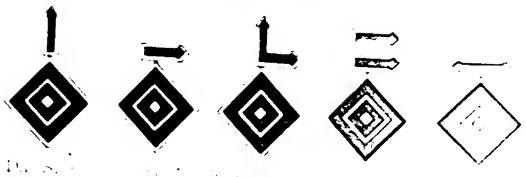
Das Signal wird rechts neben oder über dem Gleis, für dieses gilt, aufgestellt. Den Abstand vom Ende der Fahrleitung bestimmt die Direktion.

(3) Wenn bei einer Gleisverzweigung eines der Gleise keine Fahrleitung hat, so wird dies durch einen Pfeil über dem Signal gezeigt.

Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, daß das Gleis [illegible] Zweiges oder bei Krümmungen des [illegible] Zweiges der Weiche keine Fahrleitung hat.

Ein waagerechter Pfeil zeigt an, daß [illegible] ohne Fahrleitung abzweigt.

Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander, [illegible] mehrere Gleise keine Fahrleitung [illegible] zwei Pfeile über dem Signal vorhanden.



(4) Die [illegible]

6. ABSCHNITT

§ 18

Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Sp)

(1)

Signal Sp 1

Nachschieben einstellen!

Um 90° nach rechts umgelegtes **weißes T auf** schwarzer Rechteckscheibe

(2)

Signal Sp 2

Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten!

Quadratische, auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand

Signal Sp 3

Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten!

[illegible] nach rechts

(4) Die Signale sind [illegible], wenn der Betrieb es erfordert.

(5) Das Signal Sp 1 steht rechts vom Gleis.

Die Signale Sp 2 und Sp 3 stehen vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis.

(6) Nach rückwärts zeigen

Signal Sp 2 bei Tage zwei kleine weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Sternlichter waagerecht nebeneinander,

Signal Sp 3 bei Tage eine kleine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht.

7. ABSCHNITT

Langsamfahrsignale (Lf)

§ 19
Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3

(1) Die Signale zeigen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen an. Sie dürfen nur auf besonderen Auftrag der zuständigen technischen Dienststelle aufgestellt werden. Die Signale sind nicht ortsfest.

(2) **Signal Lf 1 – Langsamfahrscheibe –**

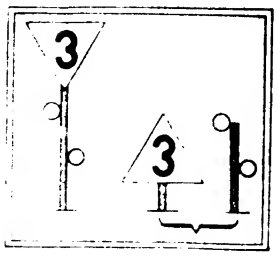
Auf dem folgenden, in der Regel durch Anfang- und Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.

Tagezeichen

[illegible]

Nachtzeichen

Unter dem beleuchteten Tagezeichen zwei nach links stehende gelbe Lichter. Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter etwa 15 m vor dem Tagezeichen



(3) **Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Abschnitt** verlassen hat.

(4) **Als Kennzahlen werden verwendet**
die Zahlen 1 2 3 4 5 6 7 8 und **9**
für 10 20 30 40 50 60 70 80 und 90 km/h
Geschwindigkeit.
Die Rückseite der Scheibe ist grau.

(5) **Die Langsamfahrscheibe steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Für Fahrten auf f a l s c h e m G l e i s** und bei zeitweise eingleisigem Betrieb kann sie auch links stehen. Wenn ein links stehendes Signal Lf 1 auf mehrgleisigen Strecken die Fahrt auf einem Nachbargleis beirren kann, wird auf das Signal verzichtet und der Zug durch Vorsichtsbefehl [illegible]

(6) Die Langsamfahrscheibe ist bei Dunkelheit [illegible] wärts kenntlich gemacht werden soll, daß [illegible] lichter brennen, zeigen sie rückwärts [illegible]

(7) Die Langsamfahrscheibe ist [illegible] betreffenden Strecke
auf Hauptbahnen 700, 1000 oder [illegible]
auf Nebenbahnen 400 oder 700 m
vor Signal Lf 2 [illegible]

(8) [illegible]

gleichzeitig als Ende des vorangehenden Langsamfahrabschnitts. Beispiele s Anlage 3.

(9) Die Direktion kann in **zwingenden Fällen zulassen, daß die** Langsamfahrscheibe auch in einem **kürzeren Abstand als dem** Bremsweg der Strecke **aufgestellt wird, wenn der verkürzte** Abstand dem für die Herabsetzung der Geschwindigkeit **tatsächlich** erforderlichen Bremsweg **entspricht. Der Abstand wird dann** in der „La" bekanntgegeben.

(10) Wenn Züge hinter der Langsamfahrscheibe **beginnen oder ihre** Fahrt fortsetzen, ist eine zweite Langsamfahrscheibe — **bei** Dunkelheit ohne die gelben Lichter — aufzustellen. Der Standort der Wiederholungsscheiben wird dem Zugpersonal bekanntgegeben.

(11)

Signal Lf 2 – Anfangscheibe –

Anfang der Langsamfahrstelle

Eine rechteckige g e l b e Scheibe mit weißem Rand und s c h w a r z e m A

[illegible] am Anfang des langsam zu befahrenden Gleis[illegible] [illegible]bar rechts neben dem Gleis.

Signal Lf 3 – Endscheibe –

Ende der Langsamfahrstelle

[illegible]

auf zweigleisiger Strecke unmittelbar rechts,
auf eingleisiger Strecke unmittelbar links

neben dem Gleis am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts aufgestellt.

Auf eingleisiger Strecke ist die Anfangscheibe für die eine Fahrrichtung gleichzeitig die Endscheibe für die andere. Die **Rückseite der Anfangscheibe zeigt das** Signalbild der Endscheibe.

(15) Für die Fahrt auf falschem Gleis werden die Signale Lf 2 **und Lf 3 wie auf eingleisiger Strecke** aufgestellt. Das Signal **Lf 2 darf auch links aufgestellt** werden, wenn die Fahrt auf **einem Nachbargleis nicht beirrt** werden kann.

(16) Bei Dunkelheit ist die Anfangscheibe stets beleuchtet, die Endscheibe nur auf zweigleisiger Strecke, wenn das Signal Lf 1 die Kennzahl 5 oder mehr zeigt.

(17) Die Endscheibe ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrstelle unmittelbar anschließt [s (8)].

§ 20

(1)

Signal Lf 4
– Geschwindigkeitsbeschränkungstafel –

Es folgt eine Gleisstelle, auf der die Fahrgeschwindigkeit [illegible] **auf die angezeigte Geschwindigkeit zu beschränken** [illegible]

[illegible]

(2) Das Signal zeigt an, daß in einer Entfernung, die zum Abbremsen auf die angezeigte Geschwindigkeit ausreicht, ein Gleisabschnitt folgt, auf dem die angegebene Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf. Sie steht auf Hauptbahnen mindestens 300 m, auf Nebenbahnen mindestens 150 m vor diesem Gleisabschnitt.

(3) Die Geschwindigkeitsbeschränkungstafel **ist aufgestellt:**

a) wo die zugelassene Geschwindigkeit **um 30 Prozent oder mehr** herabzusetzen ist;

b) auf Nebenbahnen vor nicht bewachten oder nicht **gesicherten** Wegübergängen, wenn die Geschwindigkeit **ermäßigt werden** muß. Das Signal kann dort auch in **Verbindung mit** Pfeif- und Läutetafeln (Signale Pl 2 und Pl 3) stehen.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muß erreicht sein, sobald das erste Fahrzeug die Eckentafel (Signal Lf 5), wo diese fehlt, den Wegübergang erreicht hat. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Wegübergang verlassen hat;

[illegible] Nebenbahnen im Ausnahmefallen vor einem unbewachten oder nicht gesicherten Wegübergang zu halten ist. Die [illegible] zeigt dann die Zahl 0 [illegible] (8) und Lf 5) aufgestellt.

[illegible] in Verbindung mit dem [illegible] nach [illegible] Geschwindigkeit [illegible] Weichen-

Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
Hl
100-102
Vl
Lsp
Ha
Zg
101-102

§ 21

(1) **Signal Lf 5 – Eckentafel –**

Die durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muß durchgeführt sein

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzen Ecken

(2) Die Eckentafel ist nur auf Nebenbahnen aufge[illegible] übergangen die Stelle besonders zu kennzeichnen [illegible] die durch Signal Lf 4 angezeigte Ge[illegible]

(3) Die Eckentafel ist ortsfest und [illegible] zugehörigen Gleis. Sie wird bei [illegible]

8. ABSCHNITT [illegible]

Schutzhaltsignale (Sh)

§ 22

Allgemeines

(1) Schutzhaltsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln oder Züge, Rangierfahrten und Kleinwagen zur Abwendung einer Gefahr rechtzeitig zum Halten zu bringen.

(2) Die Nachtzeichen der Signale Sh 1, Sh 2 und Sh 3 sind bei unsichtigem Wetter auch am Tage anzuwenden, wenn die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

§ 23

(1) **Signal Sh 1 – Kreissignal –**

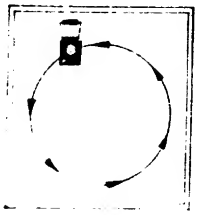
Sofort halten!

Tagzeichen

[illegible] Gleis [illegible]

Nachtzeichen

Eine Laterne, möglichst [illegible] abgeblendet, oder ein [illegible] Gegenstand [illegible] Kreise schwingen



[illegible]

(3) Das Kreissignal wird verwendet als

a) wenn [illegible] Abläutesignals (Lt 3) ein Zug angekündigt wird;

b) wenn an dem Zug [illegible] bestehende Unregelmäßigkeiten wahrgenommen werden;

c) wenn ein Zug in einem Streckenabschnitt zu einer Zeit erscheint, zu der angenommen werden muß, daß der vorausgefahrene Zug den Abschnitt noch nicht verlassen hat;

d) wenn ein Zug ohne vorherige Ankündigung und ohne Falschfahrtsignal (Signal Zg 2) auf dem nicht für seine Fahrrichtung bestimmten Gleis fährt;

e) wenn auf eingleisiger Strecke oder beim Abweichen vom Rechtsfahren ein Zug aus der dem Abläutesignal entgegengesetzten Richtung kommt.

Nach Möglichkeit ist auch Signal Sh 2 aufzustellen.

(4) Wenn es zweifelhaft ist, ob das Kreissignal wahrgenommen wird, sind außerdem Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) und Knallsignal (Sh 4) anzuwenden.

Im übrigen s § 24 (4), (5) und (10).

§ 24

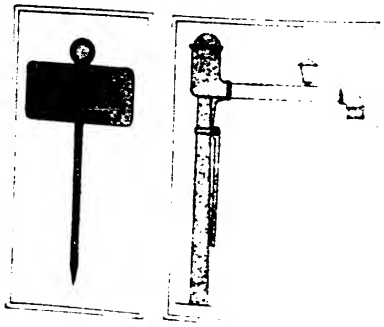
Signal Sh 2

– Haltscheibe, Wasserkransignal –

Tageszeichen

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand

Nachtzeichen



(2) Das Signal wird verwendet als

a) Wärterhaltscheibe,

b) Deckungsscheibe,

c) Nachtzeichen am Wasserkran.

a) Wärterhaltscheibe

(3) Die Wärterhaltscheibe ist nicht ortsfest. Sie wird unmittelbar rechts vom Gleis aufgestellt. Ist dies nicht möglich, so ist sie im Gleis aufzustellen.

(4) Signal Sh 2 wird gegeben:

a) zur vorübergehenden Abriegelung des Gleises vor Gefahrpunkten auf Betriebsstellen;

b) zur Bezeichnung einer Stelle, an der ein Zug auf einer Betriebsstelle ausnahmsweise halten muß.

Bei Tage kann dem Zuge eine weiß-rot-weiße Flagge quer zur Gleisachse entgegengehalten werden;

[illegible] von Fahrzeugen, die nicht bewegt werden dürfen [illegible] nicht ausführen werden darf;

[illegible] Gleissperrsignal, ein Lichtsperr[illegible] FV §§ 21 (15) und 22 (21)] oder [illegible] Schiebelokomotiven oder Sperr[illegible] werden kann. Die [illegible] Signal in [illegible] wird das Gleis [illegible]

[illegible] Rot[illegible]

Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
Hl
100-102
Vl
Lsp
Ha
Zg
101 102

[illegible] Sh 3 [illegible] der unbefahrbaren Stelle aufgestellt. Wegen der Ankündigung durch Signal Sh 3 s § 25 oder der zusätzlichen Anwendung des Signal Sh 4 s § 26;

f) zum Schutz eines auf freier Strecke liegengebliebenen Zuges oder zurückgelassenen Zugteils und zur Abriegelung eines unbefahrbar gewordenen Nachbargleises nach FV § 61;

g) wenn der Einfahrt eines Zuges in eine Betriebsstelle ein Hindernis entgegensteht und der Auftrag zum Halten nicht durch ein Hauptsignal erteilt werden kann;

h) zum Schutz von Kleinwagen [FV § 103 (7)];

i) wenn auf eingleisiger Strecke oder beim Abweichen vom Rechtsfahren nach einem Abläutesignal das Abläutesignal für die Gegenrichtung ertönt, ohne daß ein Zug vorübergefahren ist oder das zuerst gegebene Abläutesignal durch F[illegible] zurückgenommen worden ist.

In diesem Falle ist Haltsignal nach beiden R[illegible] Weise zu geben, daß der Wärter an seine[illegible] einen Zug eine Wärterhaltscheibe aufstellt, [illegible] möglichst weit entgegenläuft und ihn [illegible]

k) [illegible] in den Fällen des § 29 [illegible]

(5) Muß der Auftrag zum Halten so plötzlich [illegible] das Signal [illegible] aufgestellt [illegible] oder Sh 4 angewendet. Das Auf[illegible] ist [illegible] nachzuholen.

(6) Zu [illegible] Gleis [illegible] dürfen [illegible] Wärter [illegible] aufgestellt [illegible]

(7) W[illegible]

zeitig sind Knallkapseln (Signal Sh 4) [illegible] FV § 61 erforderlich ist.

(8) Der das Signal anordnende Betriebseisenbahner bestimmt, in welcher Entfernung vor dem zu schützenden Punkt das Signal in anderen als den in (4) d) und e), (6) und (7) genannten Fällen aufzustellen und ob dabei auch Signal Sh 3 oder Sh 4 anzuwenden ist.

(9) Im Notfall kann zum Geben des Nachtzeichens die Laterne vorübergehend auf den Boden gestellt werden.

(10) Wenn sich eine Wache am Signal oder ein Wärter in der Nähe befindet, ist einem sich nähernden Zuge außerdem auch Signal Sh 1 zu geben.

b) Deckungsscheibe

(11) Die Deckungsscheibe wird angewandt zur Deckung von beweglichen Brücken, Gleisüberschneidungen bei Bauarbeiten u. dgl. [illegible] und befindet sich rechts neben oder über [illegible] Gl[illegible]

[illegible] Drehen oder Umlegen der Scheibe um 90° [illegible] wird bei Dunkelheit durch ein weißes [illegible]

[illegible] Kennzeichens ist nach rückwärts als matt-[illegible]

[illegible] Deckungsscheiben erhalten Zuge [illegible] mündlichen Auftrag [FV § 21 (15)].

c) Nachtzeichen am Wasserkran

[illegible] Regel am [illegible] Gleis [illegible] Es [illegible] Bereich- [illegible] erkennbar

§ 25

(1) **Signal Sh 3 – Haltvorscheibe –**

Signal Sh 2 ist zu erwarten

Tageszeichen

Eine runde gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand

Nachtzeichen

Zwei nach rechts steigende gelbe Lichter

(2) Das Signal wird verwendet als

a) Wärterhaltvorscheibe,

b) Deckungsvorscheibe.

(3) Das Leuchten der Signallaternen [illegible] weißes Licht erkennbar

a) Wärterhaltvorscheibe

(4) Das Signal ist nach [illegible] rechts oder bei [illegible] Bremsweg [illegible]

[illegible]

Die Wärterhaltvorscheibe wird aufgestellt:

a) von den Bahnmeistereien bei Gleissperrungen infolge außergewöhnlicher Ereignisse (Dammrutsch usw) oder bei Bauarbeiten;

b) von den Signal- und Fernmeldemeistereien bzw Signalmeistereien in den Fällen gemäß Vorschriften für den Stellwerkdienst [BluStV § 20 (20)].

b) Deckungsvorscheibe

(6) Das Signal ist ortsfest. Es steht unmittelbar rechts vom Gleis mindestens im Bremswegabstand der betreffenden Strecke vor dem Signal Sh 2.

(7) Wenn das Signal Sh 2 nicht zu erwarten ist, wird das Signal Sh 3 durch Drehen oder Umlegen der Scheibe um 90 beseitigt. Diese [illegible] bei Dunkelheit durch zwei nach rechts steigende [illegible] gekennzeichnet.

§ 26

Signal Sh 4 – Knallsignal –

Sofort halten!

[illegible]

[illegible]

[illegible]

a) ein liegengebliebener Zug oder auf freier Strecke zurückgelassener Zugteil zu schützen ist [§ 24 (4) f), (7) und FV § 61],

b) ein Kleinwagen zu schützen ist [FV § 103 (7)],

c) bei der örtlichen Abriegelung eines Gleises auf freier Strecke [§ 24 (4) e)] dem für die örtliche Abriegelung Verantwortlichen nicht bekannt ist, daß die schriftliche Benachrichtigung der Züge über die Aufstellung des Signals Sh 2 angeordnet ist [z B FV § 38 (8)],

d) an einem Hauptsignal, das wegen Störung nicht auf Halt gestellt werden kann, nicht vorbeigefahren werden darf [§ 24 (4) d)] und mit der Annäherung eines Zuges gerechnet werden muß, der über die Störung nicht verständigt ist [FV §§ 21 (15) und 22 (21)],

e) zu vermuten ist, daß die sichtbaren Signale Sh 1, Sh 2 und Sh 3 wegen örtlicher Verhältnisse, wegen Nebels, Schneegestöbers, Sturms oder dgl übersehen werden [illegible] könnten.

(5) Signal Sh 4 ist o h n e die Signale Sh 1 oder Sh 2 [illegible] kein Eisenbahner zum Geben des Signals [illegible] oder zum Signal Sh 2 nicht zur Stellung [illegible] werden kann.

Ob [illegible] Knallkapseln [illegible] Verhältnissen [illegible] sind [illegible]

(6) [illegible]

(8) Bei Signalstörungen [(4) d)] werden die Knallkapseln nach Bedarf [FV § 22 (21) 2. und 3. Absatz] ausgelegt

auf Hauptbahnen möglichst in der Nähe des Vorsignals,

auf Nebenbahnen 400 m vor dem Signal Sh 2; ist ein Vorsignal vorhanden, möglichst in dessen Nähe.

(9) In besonderen Fällen kann die Direktion andere Entfernungen vorschreiben, die jedoch den erforderlichen Bremsweg nicht unterschreiten dürfen.

(10) Die Entfernungen dürfen nur unterschritten werden, wenn die Dringlichkeit zum Auslegen in kürzerer Entfernung zwingt.

(11) Der Aufenthalt in der Nähe explodierender Knallkapseln ist bei fehlender Deckung nur in einem Umkreis von wenigstens 50 m von den ausgelegten Knallkapseln entfernt zulässig.

(12) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

[illegible]

[illegible] sie vor Antritt der Fahrt dem Zug- [illegible] der Fahrt von diesem wieder einfordern [illegible] Bahnhof abliefern.

[illegible] Wendeplatzposten [illegible] und [illegible] Streckenwärter, Ortsaufsicht- [illegible] Rangierarbeiten- [illegible] von der [illegible]

a) ein liegengebliebener Zug oder auf freier Strecke zurückgelassener Zugteil zu schützen ist [§ 24 (4) f), (7) und FV § 61],

b) ein Kleinwagen zu schützen ist [FV § 103 (7)],

c) bei der örtlichen Abriegelung eines Gleises auf freier Strecke [§ 24 (4) e)] dem für die örtliche Abriegelung Verantwortlichen nicht bekannt ist, daß die schriftliche Benachrichtigung der Züge über die Aufstellung des Signals Sh 2 angeordnet ist [z B FV § 38 (8)],

d) an einem Hauptsignal, das wegen Störung nicht auf Halt gestellt werden kann, nicht vorbeigefahren werden darf [§ 24 (4) d)] und mit der Annäherung eines Zuges gerechnet werden muß, der über die Störung nicht verständigt ist [FV §§ 21 (15) und 22 (21)],

e) zu vermuten ist, daß die sichtbaren Signale Sh 1, Sh 2 und Sh 3 wegen örtlicher Verhältnisse, wegen Nebels, Schneegestöbers, Sturms oder dgl übersehen werden oder verlöschen könnten.

(5) Signal Sh 4 ist o h n e die Signale Sh 1 oder Sh 2 zu geben, wenn kein Fernhalter zum Geben des Signals Sh 1 verfügbar ist [illegible] Sh 2 [illegible] aufgestellt [illegible]

(6) [illegible] Haupt- oder [illegible] angeordnet.

[illegible] zu

[illegible] rufen

[illegible] in

(8) Bei Signal[illegible]
Bedarf [FV [illegible]
auf [illegible]
auf Nebenbahnen [illegible]
Vorsignal [illegible]

(9) In besonderen Fällen kann die Direktion [illegible] vorschreiben, die jedoch den erforderlichen [illegible] unterschreiten dürfen.

(10) Die Entfernungen dürfen nur unterschritten werden [illegible] Dringlichkeit zum Auslegen in kürzerer Entfernung [illegible]

(11) Der Aufenthalt in der Nähe explodierender Knallkapseln ist [illegible] fehlender Deckung nur in einem Umkreis von wenigstens [illegible] von den ausgelegten Knallkapseln entfernt zulässig.

(12) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(13) Knallkapseln erhalten:

a) 3 Stück die Zugführer, die sie vor Antritt der Fahrt dem Zugsicherer aushändigen, nach der Fahrt von diesem wieder einziehen und auf dem Heimatbahnhof abliefern;

[illegible] 6 Stück die Schrankenwärterposten, Weichenwärterposten [illegible] Ein- und Ausfahrten der Bahnhöfe, Abzweig- und Blockstellen, Streckenläufer, Streckenwärter, Ortsaufsichtsbeamten [illegible] für die Sicherungsposten und die Kleinwagenführer,

[illegible] 12 Stück alle Lokomotiven;

[illegible] nach den örtlichen Verhältnissen die Außenposten der [illegible] ausgerüstet.

[illegible] für die Aufbewahrung, Prüfung und den Ersatz [illegible] Anlage 4.

§ 27

(1) **Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal –**

Sofort halten!

[illegible] kurze Töne

(2) [illegible]

[illegible] kann oder

[illegible] einer

9. ABSCHNITT

Signale für das Zugpersonal (Zp)

§ 28

Signale des Lokomotivführers

(1) Die Signale werden mit der Fahrzeugpfeife oder der sie ersetzenden Einrichtung des Triebfahrzeugs gegeben.

(2) **Signal Zp 1 — Achtungssignal —**

Achtung!

Ein mäßig langer Ton

[illegible] Zp 1 dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu [illegible] daß ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.

[illegible] geben, z B

[illegible] Ingangsetzen von Zügen – mit Ausnahme der Reise- [illegible] Bahnsteig am vorgeschriebenen Halteplatz halten;

[illegible] wendig erscheint, Personen zu warnen [FV §§ 55 [illegible] 84 (6)] oder das Zugpersonal oder sonstige Eisen- [illegible] zu machen;

[illegible] geschlossen, Halbschranken- oder Halt- [illegible] sind [FV §§ 24 (16) und 50 (3)];

[illegible] (Signal Pl 1) gekennzeichneten [illegible] FV bekanntgegeben sind,

[illegible]

[illegible] vor der Einfahrt in

kurz vor der Einfahrt bis unmittelbar nach der Einfahrt in Tunnel;

zur Bestätigung der Wahrnehmung eines Durchfahrauftrages (Signal Zp 9a), einer K-Scheibe (Signal Zp 10) oder einer L-Scheibe (Signal Zp 11).

wenn es notwendig erscheint, die Bremser auf zu erwartende Signale Zp 2 und Zp 3 aufmerksam zu machen. Um Verwechslungen mit Signal Zp 4 vorzubeugen, ist zwischen Signal Zp 1 und Signal Zp 2 eine angemessene Pause zu machen.

(4) Wo die Gefahr [illegible] das Achtung [illegible] Bremsen [illegible] Weg [illegible] erkennen [illegible] und Hornsignale [illegible]

(5) [illegible] Hauptsignal [illegible] § 5 [illegible] (6).

Signal Zp 2

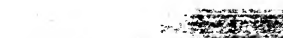
Bremsen muß anziehen!

Signal Zp 3

(8) **Signal Zp 4**

Bremsen Signal

Zwei mäßig lange Töne nacheinander



(9) Wegen der Anwendung der Signale Zp 2, Zp 3 und Zp 4 s. auch FV § 46 (3).

(10) **Signal Zp 5 — Notsignal —**

Es ist etwas Außergewöhnliches eingetreten — Bremsen und Hilfe leisten!

Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander

Das Signal Zp 5 gilt für alle Eisenbahner, die es wahrnehmen. Wegen der Anwendung des Notsignals bei Zügen und der zu [illegible] Maßnahmen s. auch FV §§ 46 (21) und (24), 55 (4), [illegible] und (22).

§ 29
Hornrufsignale

Signal Zp 6

Kommen!

[illegible] langer Ton

(2) Das Signal Zp 6 wird gegeben

a) mit dem Horn vom Stellwerkswärter, um den Zugführer oder Lokomotivführer an den Signalfernsprecher zu rufen [FV § 61 (1)].

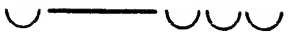
b) mit der Fahrzeugpfeife vom Lokomotivführer

1. auf Anordnung des Fahrdienstleiters, um auf Nebenbahnen bei Kreuzungen in Bahnhöfen ohne Einfahrsignal den vor Signal So 5 (Trapeztafel) haltenden Zug in den Bahnhof hereinzurufen;

2. auf Anordnung des Zugführers, um den Zugsicherer oder [illegible] bei Schutz des Zuges nach vorn [illegible] den Heizer zum Zug zurückzurufen [FV § 61 (16)].

(3) **Signal Zp 7**

Warten!



(6) **Signal Zp 8**

Grenzzeichenfreiheit

Zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton

(7) Das Signal Zp 8 wird für die Zugspitze vom Lokomotivführer mit der Fahrzeugpfeife, für den Zugschluß vom Zugsicherer mit dem Horn gegeben [FV § 55 (3)].

Das vom Lokomotivführer gegebene Signal bedeutet:
„Die Spitze des Zuges steht grenzzeichenfrei".

Das vom Zugsicherer gegebene Signal bedeutet:
„Der Schluß des Zuges steht grenzzeichenfrei".

(8) Die Bahnhöfe, auf denen das Signal zu geben ist, werden im [illegible] FV bekanntgegeben.

§ 30
Abfahrsignale

Signal Zp 9a — Signal der Aufsicht —

Abfahren!

[illegible] ab

Nachtzeichen
Ein grünes Licht

(2) Das Signal Zp 9a wird bei Reisezügen stets, bei anderen Zügen auf Anordnung der Direktion angewandt.

(3) Signal Zp 9a wird als Abfahrauftrag gleichzeitig an den Zugführer und den Lokomotivführer gegeben. Befindet sich der Zugführer am Zugschluß, ist das Signal nur an den Lokomotivführer zu geben.

(4) An Stelle des Befehlsstabs genügt als Nachtzeichen auch eine grüngeblendete Laterne. Unter dunklen Bahnsteighallen ist bei Tag der Befehlsstab mit grünem Licht hochzuhalten.

(5) Der Befehlsstab oder das grüne Licht ist so lange hochzuhalten, bis der Abfahr- oder Durchfahrauftrag aufgenommen ist.

(6) Das Lichtsignal ist ortsfest. Es wird angewandt, wo die Aufgabe wegen vielfältiger Aufgaben an einem festen Standort gebunden ist, [illegible] bestimmten Bahn-[illegible]

(6) **Signal Zp 9 b — Signal des Zugführers —**

Abfahren!

[illegible]

[illegible] unter
[illegible] bei
[illegible]

[illegible]

Fahrtregelungsgesetz

(2) Die Signale, die auf beiden Seiten des [illegible] dem Zuge — möglichst auf der Seite der [illegible] bei Dunkelheit angeleuchtet — so lange [illegible] der Lokomotivführer die Wahrnehmung durch das [illegible] signal (Signal Zp 1) bestätigt.

(3) Beim Begegnen zweier Züge dürfen diese Signale [illegible] werden, wenn ein Irrtum ausgeschlossen ist.

(4) **Signal Zp 10 — K-Scheibe —**

Fahrzeit kürzen!

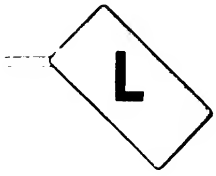
Eine weiße, rotgeränderte dreieckige Scheibe mit schwarzem K

(5) Durch das Signal Zp 10 wird einem Zug der Auftrag erteilt, bis zur nächsten im Fahrplan angegebenen Zugfolgestelle die Fahrzeit soweit wie zulässig zu kürzen, um andere Züge nicht aufzuhalten.

Bei unsichtigem Wetter darf das Signal nicht angewandt werden.

Signal Zp 11 — L-Scheibe —

Langsamer fahren!



Eine weiße, rotgeränderte rechteckige Scheibe in schräger Lage nach unten mit schwarzem L

[illegible] der Zug beauftragt, vom Erkennen [illegible] angegebenen Zugfolge-[illegible] um die Hälfte zu [illegible] nicht zum Halten

§ 32
Bremsprobesignale

(1) Bremsprobesignale werden zur Verständigung bei der Durchführung der Bremsprobe an luftgebremsten Zügen und bei Bremsprüfungen angewandt.

(2) Die Signale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.

(3) Die Lichtsignale befinden sich rechts oder links vom Gleis.

(4)

Signal Zp 12
Bremse anlegen!

Handsignal

Tageszeichen

Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen

Nachtzeichen

[illegible]

(5)

Signal Zp 13
Bremse lösen!

Handsignal

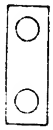
Tageszeichen

Eine Hand wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin und herbewegt

Nachtzeichen

Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen

[illegible]



[illegible] senkrecht [illegible]

Signal Zp 14
Bremse in Ordnung

[illegible]

(7) Das Lichtsignal Zp 14 ersetzt die mündliche Meldung des die Bremsprobe Ausführenden an den Zugführer und den Lokomotivführer sowie die mündliche Meldung des Zugführers an die Aufsicht [FV § 49 (7)].

10. ABSCHNITT §§ 33 und 34

Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten (Pl)

§ 33

Allgemeines

(1) Die Signale zum Pfeifen und Läuten fordern den Lokomotivführer auf, die Pfeif- oder Läuteeinrichtung seines Fahrzeugs oder beides zu bedienen. Triebfahrzeuge ohne Läuteeinrichtung geben, anstatt zu läuten, mehrmals Pfeifsignale.

(2) Die Signale gelten auch für Rangierabteilungen und Kleinwagen.

(3) Die Tafeln [illegible] und stehen unmittelbar rechts vom [illegible] bei Dunkelheit nicht beleuchtet. [illegible]

(4) [illegible] werden auf Hauptbahnen nicht [illegible]

§ 34

Pfeiftafeln

Signal Pl 1 Pfeiftafel vor Gefahrpunkt — [illegible] Signal (Zp 1) geben

P

(3) **Signal Pl 2 — [illegible] vor Wegübergang — [illegible] pfeifen!**

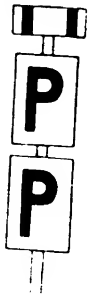
Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander

(4) Das Signal Pl 2 steht mindestens 100 m, höchstens [illegible] m vor einem nicht bewachten oder nicht gesicherten Wegüb[illegible]

(5) Vom Signal Pl 2 ab ist 3 Sekunden lang und kurz vor dem Wegübergang erneut zu pfeifen. Bei unsichtigem Wetter [illegible] wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Wegüb[illegible] ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen.

Bei geschobenen Zügen oder Rangierabteilungen [illegible] von dem auf dem vordersten Fahrzeug befindlichen Eisenbahner mit dem Signalhorn zu blasen.

(6) Wo Züge zwischen dem Signal Pl 2 und [illegible] mäßig halten, [illegible] Pl 2 hinter dem H[illegible] dem vor dem H[illegible] ist dann ein W[illegible] chen in Form [illegible] Tafel mit [illegible] Stäben [illegible]

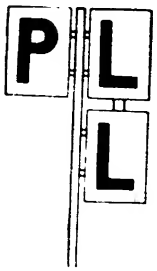


Das Signal Pl 2 [illegible] auf [illegible] nicht [illegible]

§ 35
Durchläutetafeln

(1) **Signal Pl 3 — Durchläutebeginntafel**

Es ist zweimal zu pfeifen und bis zur Durchläutetafel (Pl 4) zu läuten



Zwei senkrecht übereinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem L und links neben der oberen eine weiße Tafel mit schwarzem P

[illegible] steht mindestens 100 m, höchstens [illegible] weiteren in kurzem Abstand ein- [illegible] oder nicht gesicherten Weg-

[illegible] Durchläutendtafel [illegible] § 34 (5) zu pfeifen.

[illegible] Wegüber- [illegible] zu pfeifen.

[illegible] Weg- [illegible]

[illegible] Durchläuteendtafel

[illegible]

Zwei nebeneinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem E

(6) Die Durchläuteendtafel bezeichnet die Stelle, von der ab ein **durch die Durchläutebeginntafel** (Pl 3) angeordnetes Durchläuten **einzustellen ist, sobald die Spitze des** vordersten Fahrzeugs **am Signal vorbeigefahren ist.**

11. ABSC[illegible]

Signale für den Rangierdi[illegible]

§ 36
Rangiersignale

(1) Die Rangiersignale sind vom **Rangierleiter gleichzeitig** hörbar und sichtbar zu geben. **Sie gelten nur, wenn sie hörbar** und sichtbar aufgenommen werden **[s aber (14)].**

Vom Stellwerk aus braucht der Wärter die **Signale Ra 1 und Ra 2** nur sichtbar zu geben.

Zum Geben der sichtbaren Zeichen der **Signale Ra 1, Ra 2 und** Ra 5 hat der Wärter bei Tage die **rotweiße Winkscheibe zu verwenden.** Die Nachtzeichen sind mit einer **weißleuchtenden** Laterne zu geben.

[illegible] Winkscheibe oder die Laterne muß so **bewegt werden, daß** [illegible] während der ganzen Bewegung **voll sichtbar ist.**

[illegible] Schaltens von Fahrzeugen der Arm – bei [illegible] horizontal halten und gleichzeitig mit [illegible] Hupe ein langer Ton gegeben, so be[illegible]

[illegible] bei Annäherung der [illegible] Gegenstände die noch [illegible] bekanntzugeben.

[illegible] daß die beabsich[illegible] Signale [illegible] Richtung

(5) **Signal Ra 1**

Weglassen!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Ein langer Ton

Mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten	Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten

(6) Das Signal Ra 1 bedeutet, es soll in Richtung vom Signalgeber w e g - gefahren werden.

(7) **Signal Ra 2**

Herkommen!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Zwei mäßig lange Töne

Mit dem Arm

Tageszeichen

Langsame senkrechte Bewegung des Armes [illegible] werden

(8) Das Signal Ra 2 [illegible]

(9) **Signal Ra 3**

Aufdrücken!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Zwei kurze Töne schnell nacheinander

Mit den Armen

Tageszeichen	Nachtzeichen
Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern	Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne

(10) Das Signal Ra 3 bedeutet, es soll zum An- oder Abkuppeln aufgedrückt werden.

Signal Ra 4

Abstoßen!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

[illegible] kurzer Ton

Mit dem Arm

Tageszeichen

[illegible] rechte [illegible] von [illegible] und [illegible] rechte [illegible]

(13) Signal Ra 5

Halt!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Drei kurze Töne schnell nacheinander

Mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Kreisförmige Bewegung des Armes	Kreisförmige Bewegung der Laterne

(14) Das Signal Ra 5 gilt bereits, wenn es nur hörbar [illegible] bar aufgenommen wird.

§ 37
Abdrücksignale

(1) Die [illegible]

(2) Die [illegible]

(3) Die [illegible]

(4) Bei den Lichtsignalen wird [illegible] streifen auf einem dunklen [illegible] streifen können auch aus mehreren [illegible]

(5) Das Abdrücksignal steht in der Regel am [illegible] bergs neben den Berggleisen.

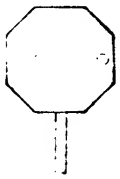
(6) Sind mehrere Abdrücksignale nebeneinander angeordnet, [illegible] jedes für bestimmt zu bezeichnende Berggleise.

(7) Die Signale können an den Berggleisen mit den gleichen Signalbildern wiederholt sein.

Signal Ra 6

Halt!

Fahrsignal	Lichtsignal
[illegible]	Ein waagerechter weißer Lichtstreifen



(9)

Signal Ra 7

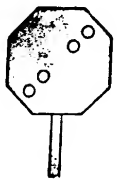
Langsam abdrücken!

Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand schräg nach rechts aufwärts

Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen schräg nach rechts aufwärts



(10)

Signal Ra 8

Mäßig schnell abdrücken!

Formsignal

Ein senkrechter weißer Balken mit schwarzem Rand

Lichtsignal

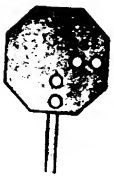
Ein senkrechter weißer Lichtstreifen

(11) Das bei [illegible] Signal Ra 7 [illegible]

(12)

Signal Ra 9

Zurückziehen!



Ein senkrechter weißer Lichtstreifen, [illegible] vom oberen Ende nach rechts ein, [illegible] rechter weißer Lichtstreifen

(13) Das Signal Ra 9 bedeutet, die Rangierabteilung soll **entgegen der** Ablaufrichtung vom Ablaufberg wegfahren. **Der Auftrag zum** Halten wird durch Signal Ra 6 erteilt.

§ 38

(1) **Signal Ra 10 – Rangierhalttafel –**

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden

[illegible] halbkreisförmige weiße Tafel [illegible] Aufschrift „Halt für [illegible]

[illegible] Zwischen [illegible] Signal Ra 10

[illegible] mit [illegible] FV

Signal Ra 11 – Rangierhaltsignal –

Halt für Rangierabteilungen!

a) **Ein gelbes W mit schwarzem Rand**

b) Ein weißes W mit schwarzem Rand

(2) Das Signal Ra 11 ist ortsfest und steht rechts vom [illegible] Gleis. Die Rückseite ist grau. Die Direktion bestimmt [illegible] Signal angewandt wird.

(3) Bei Dunkelheit ist Signal Ra 11 a stets, Signal Ra 11 b [illegible] Regel beleuchtet.

Die Direktion bestimmt, wo bei Signal Ra 11 b [illegible] leuchtung verzichtet werden kann.

(4) Der Wärter erteilt der Rangierabteilung [illegible] tivführer

zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 a [illegible] durch Signal Ra 12 [illegible]

zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 b [illegible] durch Signal Ra 12 [illegible]

(5) Der Wärter erteilt für begleitende die Zustimmung bei den

zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 a [illegible] durch Signal Ra 12 – im Störungsfall [illegible] Auftrag [s § 40 (5)] –,

zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 b [illegible] durch Hochhalten des Armes, bei Dunkelheit einer [illegible] leuchtenden Laterne oder

mündlich (durch Zuruf, Fernsprecher oder Lautsprecher) [s auch § 13 (15) und FV § 78 (5) c)].

Der Rangierleiter erteilt daraufhin den Fahrauftrag an den Lokomotivführer. Ohne diesen Auftrag darf der Lokomotivführer nicht am Signal Ra 11 vorbeifahren.

(6) Wird der Auftrag [s (4)] oder die Zustimmung des Wärters und der Fahrauftrag des Rangierleiters [s (5)] schon bei Annäherung an Signal Ra 11 erteilt, so braucht die Rangierabteilung nicht [illegible]

[illegible] Signal Ra 12. Auf Anordnung der Direktion [illegible] Ra 11 [illegible] Signal Ra 12 in Verbindung mit dem [illegible] werden.

[illegible] ausreichend ohne Signal Ra 12.

§ 40

Signal Ra 12 – Rangierfahrtsignal –

Rangierfahrt erlaubt!

[illegible] zeigend

(2) Das Aufleuchten des Signals Ra 12 gilt
für Rangierabteilungen, die **unbegleitet** fahren dürfen, als **Fahrauftrag** des Wärters als Rangierleiter an den Lokomotivführer [s auch § 39 (4)],
für **begleitete** Rangierabteilungen als **Zustimmung** des Wärters an den Rangierleiter [s auch § 39 (5)].

(3) Wenn mehrere Rangierabteilungen vor einem Signal Ra 12 halten oder sich ihm nähern, gilt der Fahrauftrag oder die Zustimmung nach (2) nur für die erste Rangierabteilung. Jede folgende Rangierabteilung muß erneut das Aufleuchten des Signals Ra 12 abwarten.

Erlischt das Signal Ra 12, bevor die Spitze einer Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, so gilt der Fahrauftrag bzw die Zustimmung als zurückgenommen; es muß das erneute Erscheinen des Signals Ra 12 abgewartet werden.

(4) Signal Ra 12 wird angewandt

a) in Verbindung mit
Signal Ra 11 a oder
Signal Hf 0, Hl 13, Hl 100, Sv 4;

b) alleinstehend
zur Aufhebung des Fahrverbots nach [illegible]
sperrsignals (Signal Lsp) oder
ausnahmsweise in anderen Fällen [illegible]
Direktion, wenn hierzu ein betrieblich [illegible]
(z B beim Umsetzen von S[illegible])

(5) Beim [illegible] des Signals Ra 12 [illegible]
trag bzw [illegible]
Lokomotivführer oder der Rangierleiter
[illegible]
(FV § 8; [illegible])

12. ABSCH[illegible]

Weichensignale (Wn)

§ 41
Allgemeines

(1) Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.

(2) Die Weichensignale sind bei Dunkelheit beleuchtet, wenn und solange der Betrieb es erfordert. Sie können auch rückstrahlend sein.

§ 42
Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen

Signal Wn 1
Gerader Zweig

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück gesehen:

[illegible] weißes
[illegible] Grund

[illegible] Fahrweg

[illegible] Zweig —

[illegible] gesehen:

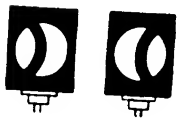
Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts

b) Vom Herzstück aus gesehen:

1) bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen

Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund

2) bei Außenbogenweichen



Eine nach links oder rechts [illegible] schwarze Sichel auf [illegible] Scheibe mit schwarzem Grund

(4) Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal Wn 2 [illegible] chenspitze aus gesehen — den Fahrweg [illegible] bogenen Zweig an.

(5) Bei Außenbogenweichen wird für beide [illegible] Wn 2 verwendet, wobei — von der [illegible] der Pfeil je nach der Richtung [illegible] links oder rechts schräg aufwärts [illegible]

(6) Bei Außenbogenweichen [illegible] das Signal Wn 2 für [illegible] nach links und für Fahrten [illegible] nach rechts geöffnete Sichel.

§ 43

Signale für doppelte Kreuzungsweichen

(1) Die Bezeichnungen links und rechts in der Signalbedeutung geben an, daß die Weiche für die Fahrt in den oder aus dem entsprechenden Zweig steht.

(2) Bei doppelten Kreuzungsweichen wird die Richtung des Fahrwegs durch weiße Streifen auf schwarzem Grund gekennzeichnet, und zwar gibt der untere Streifen die Fahrt in die Weiche, der obere die Fahrt aus der Weiche an.

(3)

Signal Wn 3

Geradeaus von links nach rechts

Die Streifen bilden eine von links nach rechts steigende gerade Linie

Signal Wn 4

Geradeaus von rechts nach links

[illegible] von rechts nach links [illegible]

(5)

Signal Wn 5

Im Bogen von links nach links

Die Streifen bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel

(6)

Signal Wn 6

Im Bogen von rechts nach rechts

Die Streifen [illegible]

13. ABSCHNITT

Signale an Zügen und Nebenfahrzeugen (Zg)

§ 44
Signale an der Zugspitze

(1) Die Signale kennzeichnen die Spitze der Züge und der auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen.

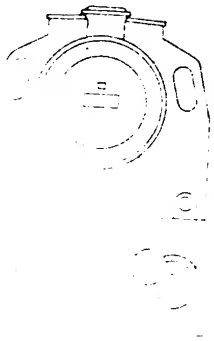
(2) Die Nachtzeichen der Signale sind auch bei Tage anzuwenden [illegible] bei ungünstigem Wetter, wenn die Tageszeichen auf 100 m [illegible] nicht deutlich erkennbar sind.

(3) [illegible] Fahrten durch Tunnel, wenn es im AzFV bestimmt ist, [illegible] Weichenzugsteuer- und -befehlswagen.

Signal Zg 1 — Regelspitzensignal —

Kennzeichnung der Spitze von Zügen und von auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen — ausgenommen bei der Fahrt auf falschem Gleis —

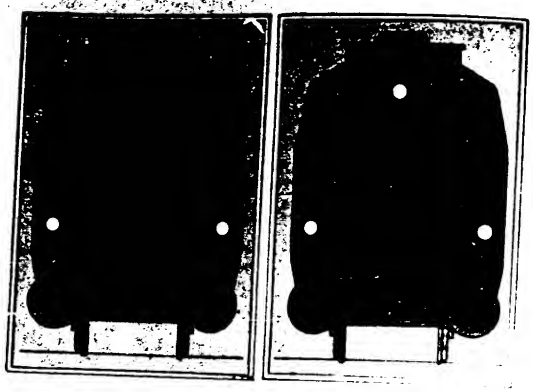
[illegible]



[illegible]

[illegible]

a) [illegible] in gleicher Höhe oder
b) drei weiße Lichter in Form eines A
(Dreilichtspitzensignal)



c) an Kleinwagen ein weißes Li[illegible]
ein rotes Licht auf eingeschr[illegible]

(4) Das Signal Zg 1 b) wird [illegible]
ohne technische Sicherung [illegible]

(5) Bei nachgeschobenen Z[illegible]
der [illegible]

(6) Geschobene Züge fahren [illegible]

(7) **Signal Zg 2 — Falschfahrt[illegible]**
Kennzeichnung der Spitze von Zügen [illegible]
Fahrt auf falschem Gleis

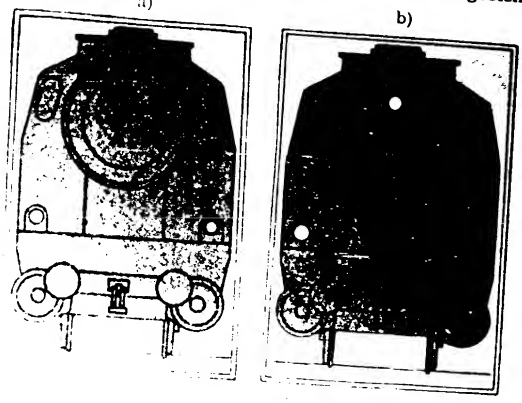
Tageszeichen

Vorn am ersten Fahrzeug eine runde rote Scheibe mit weißem Rand

Nachtzeichen

Die [illegible] Laterne des Regelspitzensignals ist **rot geblendet**

a) b)



[illegible]

Fz
Lt
Ro
So
Hl
100–102
Vl
Lsp
Ha
Zg
101–102

§ 45
Signale am Zugschluß

(1) Die Signale kennzeichnen den Schluß der Züge und der auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen.

(2) Die Nachtzeichen der Signale sind auch bei Tage anzuwenden

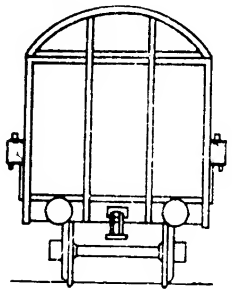
a) bei unsichtigem Wetter, wenn die Tageszeichen auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind,

b) bei Fahrten durch Tunnel, wenn es im AzFV bestimmt ist.

(3) Signal Zg 3 — Regelschlußsignal —

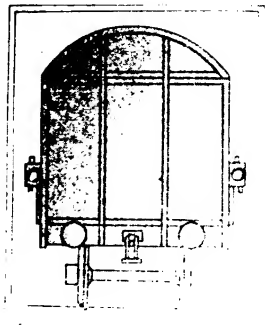
Tageszeichen

Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei viereckige, von vorn und von hinten sichtbare rotweiße Scheiben (Oberwagenscheiben) oder das Nachtzeichen des Signals



Nachtzeichen

Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei von vorn sichtbare weiße und von hinten sichtbare rote Lichter (Oberwagenlaternen)



b) [illegible]

(4) Bei Zügen, die nachgeschoben werden, trägt das letzte Fahrzeug des Zuges Signal Zg 3 oder Zg 4, die Schiebelokomotive — bei zweien die hintere — das vereinfachte Schlußsignal Zg 4.

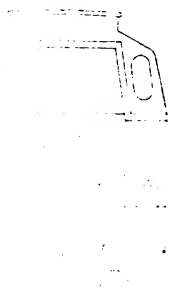
Laufen noch Wagen hinter der mit dem Zuge gekuppelten Schiebelokomotive, so wird nur ein Zugschlußsignal, und zwar Zg 3 am letzten Fahrzeug hinter der Schiebelokomotive, geführt. Das Zugschlußsignal am Fahrzeug vor der Schiebelokomotive fällt dann weg.

(5) Wenn bei Dunkelheit durch das Schlußsignal eines auf einem Bahnhof haltenden Zuges ein später einfahrender Zug beirrt werden könnte, ist das Schlußsignal auf Anordnung des Fahrdienstleiters zu beseitigen, bis der spätere Zug vorübergefahren ist. Das Amt bestimmt die Bahnhöfe und gibt im Bahnhofsbuch die nach den Anweisungen.

(6) Signal Zg 4 — Vereinfachtes Schlußsignal —

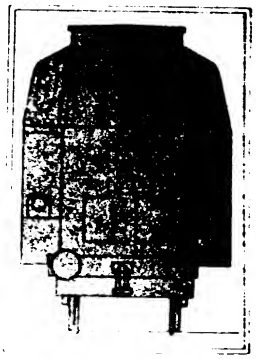
Tageszeichen

[illegible]



Nachtzeichen

Hinten am letzten Fahrzeug rechts etwa in Höhe der Puffer ein rotes Licht (Schlußlaterne)



(7) [illegible]

[illegible]

einzeln fahrende Lokomotiven,

die Lokomotive am Schluß geschobener oder nachgeschobener Züge,

zugenutzte Lokomotivleerfahrten bis zu 50 Achsen,

Arbeitszüge,

schwere Nebenfahrzeuge,

Übergabezüge,

Züge auf eingleisigen Nebenbahnstrecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis 40 km/h, wenn es im AzFV zugelassen ist.

(8) Einzeln fahrende Kleinwagen und Kleinwagen mit Anhänger, die auf die freie Strecke übergehen, führen bei Tage kein Schlußsignal, bei Dunkelheit das Nachtzeichen des vereinfachten Schlußsignals.

14. ABSC[illegible]

Signale an einzelnen Fahr[illegible]

§ 46

(1) **Signal Fz 1 — Rangierlokomotivsignal —**

Lokomotive im Rangierdienst

Tageszeichen	Nachtzeichen
Kein besonderes Signal	Vorn und hinten ein weißes Licht. Statt des vorderen Lichtes kann auch das Regelspitzensignal geführt werden

(2) Das Nachtzeichen ist bei unsichtigem Wetter auch am Tage anzuwenden, wenn die Sicht weniger als 100 m beträgt.

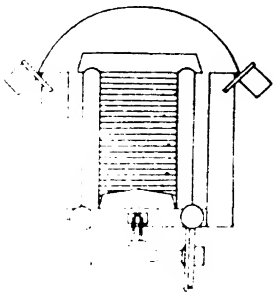
(3) Die zur Kennzeichnung der Rangierlokomotiven verwendeten Zeichen (Zahlen oder Buchstaben) können auch vor der Laterne des Signals Fz 1 angebracht sein.

§ 47

Signale an Wagen

(1) **Signal Fz 2 — Gelbe Flagge —**

Besetzte Schlaf-, Speise-, Bahnpost-, Postbei- und Gefangenenwagen und dgl während eines Stillagers



An jeder Langseite des Wagens eine gelbe Flagge

(2) **Das Signal Fz 2 wird auch angewandt bei besetzten Begleitgepäckwagen, Wohnwagen der Einsatzbrigaden und Bauzugwagen, bei Reisezug- und Gepäckwagen mit besetztem Küchen- oder [illegible] abteil sowie bei besetzten und unbesetzten Wagen für [illegible] soziale und technische Zwecke wie Kinowagen, fahrbare Zahnstationen, Röntgenwagen, Meßwagen.**

(3) Alle Wagen, die Signal Fz 2 führen, werden bei [illegible] rend eines Stillagers, nach allen [illegible] soweit Einrichtung und Bauart dies zulässt.

(4) Das Signal Fz 2 wird vom Personal der Wagen [illegible]

(5) **Signal Fz 3 — Pulverflagge - -**

Wagen mit explosiven Gütern

[illegible]

(6) **Signal Fz 4 — Giftflagge -**

Behälterwagen mit giftigen Stoffen

[illegible]

15. ABSCHNITT §§ 48 und 49

Läutesignale (Lt)

§ 48

Allgemeines

[illegible] mit besonderem Läutewerk [illegible] gegeben.

[illegible] FV § 38

[illegible] Lt 2 gegeben wird.

[illegible] Gruppen

[illegible]

§ 49

Signale Lt 1, Lt 2 und Lt 3

Signal Lt 1 — Abläutesignal 1

[illegible] Anlage B

(2) **Signal Lt 2 — Abläutesignal 2 —**
Ein Zug fährt in der Richtung von B nach A

Zweimal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei Signal Lt 1

(4) **Ein Abläutesignal ist fernmündlich zurückzunehmen,** wenn
a) ein Zug unrichtig abgeläutet worden ist,
b) ein richtig abgeläuteter Zug nicht abfahren kann [FV § 16 (5)].

(5) **Signal Lt 3 — Gefahrsignal —**
Alle Züge anhalten! — Es droht Gefahr

Viermal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei Signal Lt 1

(6) Wenn das Signal Lt 3 ertönt, sind alle Züge an- oder zurückzuhalten und die Schranken zu schließen.

(7) Das Signal Lt 3 darf nicht gegeben werden, wenn die Gefahr durch das Anhalten der Züge vergrößert wird, z B wenn bei einer Zugtrennung im Gefälle der abgerissene Teil nachläuft.

(8) Die Zurücknahme des Gefahrsignals ist den Bediensteten des Bahnhofs und der Strecke fernmündlich mitzuteilen.

16. ABSC[illegible]

Rottenwarnsignale [illegible]

§ 50
Allgemeines

(1) Rottenwarnsignale geben den im Gleis oder in dessen [illegible] beschäftigten Personen Weisungen über ihr Verhalten [illegible] Annäherung von Fahrzeugen.

(2) Die Signale werden mit dem Mehrklangsignalhorn gegeben. [illegible] sind auch zu beachten, wenn sie nur in einer Tonhöhe gegeben werden.

§ 51
Signale Ro 1, Ro 2, Ro 3 und Ro 4

(1) **Signal Ro 1**
Vorsicht! — Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge

Mit dem Horn einlanger Ton als Mischklang aus zwei verschiedenen hohen Tonen

[illegible] wird gegeben, wenn

[illegible] Nachbargleis gesperrt ist und die Arbeiter nur auf die [illegible] von Zügen im Nachbargleis aufmerksam gemacht [illegible]

[illegible] Ministerium für Verkehrswesen genehmigten [illegible] besonders stark belasteten mehrgleisigen [illegible] befindliches Gleis ausnahmsweise [illegible] wenn ein Zug im Nachbar-

[illegible] Betriebsgleises im Abstand von [illegible] Rangierweg oder im Gefahren-

bereich von 2,50 bis 4,00 m zwischen Gleisen mit 5,40 bis 6,50 m Abstand ausgeführt werden.

(3) **Signal Ro 2**

Arbeitsgleise räumen!

Mit dem Horn zwei lange Töne, und zwar nacheinander einer in hoher und einer in tiefer Tonlage

(4) **Signal Ro 3**

Arbeitsgleise schnellstens räumen!

Mit dem Horn zwei kurze Töne [illegible] tiefer Tonlage, mindestens [illegible]

(5) **Signal Ro 4 — Fahnenschild —**

Kennzeichnung der Gleisseite, nach der beim Ertönen der [illegible] Ro 2 und Ro 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind

(6) [illegible]

17. ABSCHNITT

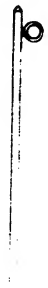
Sonstige Signale (So)

§ 52

(1) **Signal So 1 – Erkennungsmast –**

Hauptsignale gelten nicht für das Gleis, an dem der Erkennungsmast steht

Tageszeichen
Ein Hauptsignalmast ohne Flügel



Nachtzeichen
Oben am Mast ein weißes Licht

[illegible] in der gleichen [illegible] das für [illegible] Zweifel über die [illegible]

[illegible] durch- [illegible] die

§ 53

(1) **Signal So 2 – Schachbrettafel –**

Das Hauptsignal steht nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis

Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel

(2) Die Schachbrettafel steht unmittelbar rechts neben dem Gleis in Höhe des Hauptsignals und wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

(3) Das Signal besteht in der Regel aus einer hohen rechteckigen Tafel, wo diese nicht aufgestellt werden kann, aus einer niedrigen quadratischen Tafel.

(4) Wo Schachbrettafeln ständig vorhanden sind, ist dies im AzFV, wo sie bei Bauzuständen aufgestellt sind, in der „La" bekanntgegeben.

§ 54

(1) **Signal So 3 – Vorsignaltafel –**

a) **Kennzeichnung des Standorts eines zweibegrifflgen Vorsignals**

Eine schwarz gerand[illegible] übereinanderste[illegible] die sich mit der [illegible]

b) **Kennzeichnung des Standorts eines dreibegrifl[illegible] [illegible]als**

[illegible]

(2) **Die Vorsignaltafel steht in der [illegible] signal und wird nicht beleuchtet. [illegible] am Mast eines Lichthauptsignals [illegible] signaltafel aufgestellt.**

Bei einem über dem Gleis angebrachten Form[illegible] sich die Vorsignaltafel über dem Vorsignal.

(3) Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen bei zeitweise [illegible] gleisigem Betrieb zur Kennzeichnung eines Vorsignals, das nicht unmittelbar rechts vom Gleis steht.

§ 55

(1) **Signal So 4 – Vorsignalbaken –**

Ein Vorsignal ist zu erwarten

Mehrere aufeinander folgende viereckige weiße Tafeln mit einem oder mehreren nach rechts ansteigenden schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahrrichtung abnimmt

[illegible] baken sind in der Regel hohe rechteckige Tafeln; bei [illegible] quadratische Tafeln verwendet.

[illegible] der Regel nur auf Hauptbahnen vor-

[illegible] Ausnahmefällen bis zu fünf [illegible] Gleis. Die in der [illegible] dem Vorsignal; die [illegible]

[illegible] Baken mit Genehmigung der Direktion auch in anderen Abständen stehen.

(2) Vorsignalbaken sind nur in Tunneln beleuchtet.

(3) Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen, und Vorsignalwiederholer werden nicht durch Baken angekündigt.

§ 56

(1) **Signal So 5 – Trapeztafel –**

Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben

Eine weiße Trapeztafel mit schwarzem Rand an schwarz und weiß schräg gestreiftem Pfahl

(2) Das Signal wird nur auf Nebenbahnen rechts vom Gleis.

(3) Die Direktion bestimmt, wo [illegible] das Signal bei Dunkelheit zu beleuchten.

(4) Die Trapeztafel [illegible] Vorsignale fehlen. Wegen der [illegible] Strecken und verminderten [illegible]

(5) Die Lokomotivführer [illegible] Weichen [illegible]

§ 57

(1) **Signal So 6 – Kreuztafel –**

Bei fehlendem Vorsignal wird angezeigt, daß ein Hauptsignal zu erwarten ist

Eine weiße Sechseckscheibe mit liegendem schwarzen Kreuz an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pfahl

(2) Signal So 6 wird nur auf Nebenbahnen angewandt.

(3) Die Kreuztafel ist 400 m oder 700 m vor dem Hauptsignal rechts neben dem Gleis aufgestellt.

(4) Das Signal wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

(5) Bei [illegible]sichtigem Wetter ist die Geschwindigkeit vom Signal So 6 [illegible] zu ermäßigen, daß der Zug sicher vor dem etwa Halt [illegible] Hauptsignal zum Halten gebracht werden kann.

§ 58

Signal So 7 – Schneepflugtafel –

(1) **Pflugschar heben**

[illegible] Pfeilspitze mit schwarzem [illegible] nach oben

Pflugschar senken

[illegible] Pfeilspitze mit schwarzem [illegible] nach unten

[illegible] mit beweglichen Pflug-
[illegible]nitte, in denen die Pflug-
[illegible]ürten.

[illegible] der Direktion in der Regel
[illegible] bei Wegübergängen, Eisenbahnüber-
[illegible], Bahnsteigen der Haltepunkte und Halte-
[illegible], wenn es nötig erscheint, sie für Schneepflugfahrten besonders erkennbar zu machen. Es wird nicht beleuchtet.

(4) Auf eingleisiger Strecke fällt das Signal So 7b fort. Das Signal So 7a hat dann für Fahrten in der Gegenrichtung gleichzeitig die Bedeutung des Signals So 7b.

§ 59

(1) **Signal So 8 – H-Tafel –**

Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen

a) Ein schwarzes Rechteck mit weißem H

b) Bei elektrischen Z[illegible] mit Stromabn[illegible] auf der Spitze [illegible] tische Tafel [illegible] H auf [illegible] deten [illegible]

(2) Das Signal So 8 ist ortsfest und [illegible] vom Gleis.

(3) Wo das Halten der Züge nach der Z[illegible] muß, kann das Signal durch [illegible] schrift einer Ad[illegible] „40 X", „Halt für R[illegible] Zug dieser Länge [illegible] gibt sie einen Anhalt für ihren H[illegible]

Diese Ergänzungen [illegible] wandt, wenn das Halten [illegible] länge geregelt werden muß. [illegible] aufgestellt werden.

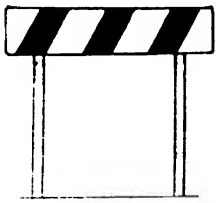
(4) Das Signal So 8b wird nur dann angewendet, [illegible] elektrischen Triebfahrzeugen beförderten Züge [illegible] halten müssen als die sonstigen Züge.

(5) H-Tafeln sind zu beleuchten, solange der Betrieb es erfordert.

§ 60

(1) **Signal So 9 – Haltepunkttafel –**

Ein Haltepunkt ist zu erwarten



Eine schräg zum Gleis gestellte waagerechte weiße Tafel mit drei schwarzen Schrägstreifen

[illegible] Haltepunkt oder eine Haltestelle an.

[illegible] des Autos rechts vom Gleis [illegible] Land der Strecke, [illegible]

[illegible] wenn er infolge der [illegible]

§ 61

(1) **Signal So 10 – Brandfackeltafel –**

Nicht fahren! – Aschkasten schließen!

Eine auf der Spitze stehende quadratische gelbe Tafel mit schwarzem Rand und roter Brandfackel

(2) Das Signal wird nach Anordnung der Direktion aufgestellt zum Schutz besonders gefährdeter Streckenabschnitte (Behelfsbrücken, Waldstrecken) und der an der Strecke liegenden Betriebe der Holzindustrie, Treibstofflager und dgl.

(3) Die Brandfackeltafel steht 50 m vor den Gefahrstellen, deren Ende durch das Signal der Gegenrichtung angezeigt wird.

(4) Das Signal ist ortsfest und wird nicht beleuchtet.

(5) Beim Erkennen des Signals sind die Aschkasten [illegible] kammerspritzeinrichtungen zu bedienen.

§ 62

(1) **Signal So 11 – Isolierzeichen –**

Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung

Ein blaues Pfeilschild [illegible]

(2) Das Isolierzeichen gibt an [illegible] damit das Überfahren von [illegible] hindert wird.

(3) Das Signal steht am [illegible] Pfeil weist auf den [illegible]

§ 63

(1) **Signal So 12 – Grenzzeichen –**

Grenze bei zusammenlaufenden Gleisen, die [illegible] besetzt werden kann, ohne daß Bewegungen auf [illegible] behindert werden

Ein rotweißes niedriges Zeichen

(2) Das Signal steht im Winkel zwischen den beiden Gleisen an der Stelle, wo die beiden Gleismitten einen Abstand von 3.50 m haben, und zwar entweder e i n Grenzzeichen in der Mitte zwischen den beiden Gleisen oder je e i n Grenzzeichen unmittelbar neben den inneren Schienen der beiden Gleise.

§ 64

(1) **Signal So 13 – Gefahranstrich –**

Kennzeichnung fester Gegenstände, die wegen zu geringen Abstands vom Gleis Personen gefährden können

[illegible] durch weißen Anstrich so hervorgehoben, [illegible] erkannt wird.

[illegible] Nähe der Gleise müssen zwischen [illegible] Schienenoberkante durch weißen [illegible] wenn außerhalb des Regel- [illegible] 2 m breite Seitenräume frei [illegible] in die Lokomotiv- und

[illegible] Gleis auf eine größere [illegible] das Ende und [illegible] Bei Tunneln genügt [illegible]

[illegible]heit an Wegübergängen

[illegible] — Warnpfahl —

[illegible] für den Anfang und das Ende einer Blinklichtschaltstrecke

Ein in waagerechter Teilung schwarz-weiß gestrichener Pfahl

(2) Das Signal So 14 steht am Einschaltpunkt und am Ausschaltpunkt einer Blinklichtschaltstrecke ohne Überwachungssignal.

(3) Für Fahrten, die die Warnstrecke nicht ganz oder nur unter besonderen Bedingungen durchfahren dürfen (z B Sperrfahrten und Fahrten mit Kleinwagen), werden vom Amt besondere örtliche Anordnungen getroffen.

(4) Das Signal So 14 wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet

(5)

Signal So 15 — Warntafel —

Ein Überwachungssignal der Blinklichtanlage (Signal So 16) **erwarten!**

Eine rechteckige [illegible] waagerechten [illegible] und weißen Rückstrahl[illegible] Feldern

(6) Das Signal So 15 steht hinter dem [illegible] Bahnschaltstrecke mit Überwachungssignal

(7) Die Entfernung zwischen dem [illegible] übergang stehenden Signal So 15 [illegible] Bremsweg für die Geschwindigkeit [illegible]

(8) Am Standort des **Signals So 15** hat der [illegible] prüfen, ob **Signal So 16 weißes Standlicht** [illegible]

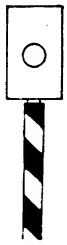
(9) L e u c h t e t **das weiße Standlicht des Signals So 16**, [illegible] Wegübergang **mit unverminderter Geschwindigkeit** [illegible] werden.

(10) L e u c h t e t **das weiße Standlicht des Signals So 16** [illegible] so muß die Geschwindigkeit **bis zum Wegübergang auf** [illegible] stens 15 km h ermäßigt und **Achtungssignal (Signal Zp 1)** [illegible] geben werden.

(11)

Signal So 16 — Überwachungssignal der Blinklichtanlage —

Die Blinklichtanlage ist in Tätigkeit



Über einem schwarz und weiß s c h r ä g gestreiften Mastblech mit weißen Rückstrahlern in den weißen Feldern ein weißes Standlicht (Überwachungslicht)

[illegible] So 16 steht vor dem Wegübergang. Es zeigt an, daß [illegible] gesichert ist und mit unverminderter [illegible] werden darf. Leuchtet es nicht, ist [illegible] (20)

[illegible] Warntafel (Signal So 15) ab das Signal [illegible] ein zweites Signal [illegible] zusätzlich durch [illegible] am Mastblech gekenn-

18. ABSC

Von den Abschnitten 2–17 abw
und in ihnen nicht enthaltene S

§ 66
Allgemeines

(1) Der 18. Abschnitt enthält die von den Abschnitten 2–17 in Form oder Bedeutung abweichenden oder in ihnen nicht enthaltenen Signale, die mit Genehmigung des Ministers für Verkehrswesen während einer gewissen Übergangszeit noch verwendet werden dürfen. Mit diesen Signalen dürfen keine weiteren Anlagen und Fahrzeuge ausgerüstet werden.

(2) Die von den Abschnitten 2–17 abweichenden Signale tragen die um 100 erhöhte Nummer des entsprechenden Signals.

(3) Der Geltungsbereich der Signale des 18. Abschnitts ist besonders [illegible]

§ 67
Lichthauptsignale (Hl)

[illegible] Hl 101 und Hl 102 sind Lichthauptsignale [illegible] Nahtzeichen der Form- [illegible] Hl 1 und Hl 2

[illegible] für Hl [illegible] in den §§ 2 und 3

[illegible] für ein folgendes [illegible] angeordnet [illegible] im Vorsignal.

Hl 100–102
Vl
Lsp
Ha
Zg 101–102

Signal Hl 100

Halt!

Ein rotes Licht

(5)

Signal Hl 101

Fahrt frei!

Ein grünes Licht

(6)

Signal Hl 102

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h oder auf eine durch besondere Anordnung festgesetzte Geschwindigkeit!

Ein [illegible]
ein [illegible]

Alle Rbd

§ 68

Lichtvorsignale (Vl)

(1) Die Signale Vl 100, Vl 101, Vl 101/102 und Vl 102 sind Lichtvorsignale älterer Bauart. Sie entsprechen den Nachtzeichen der Formsignale Vf 0, Vf 1, Vf 1/2 und Vf 2.

(2) Es gelten die Bestimmungen für Vorsignale in den §§ 2 (6), (7) und 4 sinngemäß.

(3) Lichtvorsignale am Standort von Hauptsignalen sind dunkel, wenn das Hauptsignal „Halt" zeigt.

(4) Wegen der Vereinigung eines Lichtvorsignals mit einem Lichthauptsignal s § 67 (3).

(5)

Signal Vl 100

„Halt" erwarten!

Ein gelbes Licht

Signal Vl 101

„Fahrt frei" erwarten!

(7) **Signal Vl 101/102**

„Fahrt frei" oder „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung" erwarten!

Ein grünes Licht

(8) **Signal Vl 102**

„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung" erwarten!

Ein grünes Licht
und nach rechts [illegible]
ein gelbes Licht

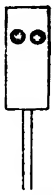
(9) Lichtvorsignale, die im verkürzten [illegible]
zugehörigen Hauptsignal [illegible]
Zusatzlicht am Signalschirm.
Das gleiche Bild zeigt [illegible]
der angewandt wird, [illegible]
genügende Fahrstrecke [illegible]
und Vorsignalbake (Signal [illegible])

Alle Rbd

§ 69

(1) **Signal Lsp — Lichtsperrsignal — *)**

Halt für Züge und Rangierabteilungen!



Zwei rote Lichter
waagerecht nebeneinander

[illegible] Signal steht unmittelbar rechts vom zugehörigen **Gleis, aus-**
[illegible] bei Drehscheiben, Schiebebühnen und **Gleisbrücken-**
[illegible]
[illegible] Zug- und Rangierfahrten über das **Signal hinaus**
[illegible] Drehscheiben, Schiebebühnen **und Gleis-**
[illegible] dürfen.
[illegible] als Zugbildungssignal an Bahnsteigen **ver-**
[illegible] das Signal nach Anweisung
[illegible]
[illegible] Zug- und Rangierabtei-
[illegible] Vorbereitet schriftlichen Be-
[illegible] des Wärters. Der
[illegible] Meßschild ge-
[illegible] mäßigen Ab-
[illegible]
[illegible] Bestimmungen
[illegible] § 40.
[illegible] verwendet, so
[illegible] Rangierabteilun-
[illegible] Bestimmun-
[illegible]

Lsp
Ha
Zg
101-102

[illegible]ankünder (Ha)

(1) [illegible] zwischen Vorsignal und Hauptsignal behindert ist, müssen zwischen Haupt- und Vorsignal Hauptsignalankünder aufgestellt sein, um dem Lokomotivführer die Stellung des zugehörigen Hauptsignals anzuzeigen. Wo notwendig, sind mehrere Hauptsignalankünder aufgestellt.

(2)

Signal Ha 1

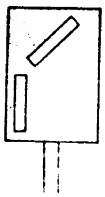
Das Hauptsignal zeigt „Halt"

Ein Lichtstreifen steht senkrecht, an seinem oberen Ende zeigt ein zweiter waagerecht nach rechts

(3)

Signal Ha 2

Das Hauptsignal zeigt „Fahrt frei"



Ein Lichtstreifen steht [illegible] seinem oberen Ende [illegible] nach rechts aufwärts

(4)

Signal Ha 3

Das Hauptsignal zeigt „Fahrt mit Geschwindigkeit [illegible]

Ein Lichtstreifen [illegible]

Rbd Berlin

§ 71

Signale an Zügen (Zg)

(1)

Signal Zg 101

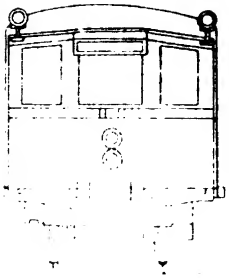
Zugspitze für elektrische Züge bei der Fahrt auf eingleisiger Strecke oder auf dem richtigen Gleis einer zweigleisigen Strecke

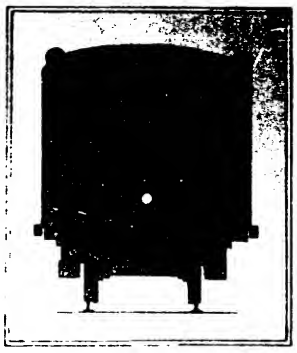
Tageszeichen

Kein besonderes Signal

Nachtzeichen

Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine weiß leuchtende Laterne



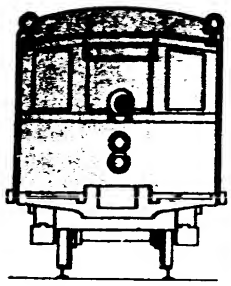


Signal Zg 102

Zugspitze für elektrische Züge bei der Fahrt auf falschem Gleis

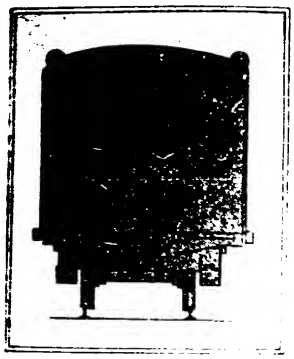
Tageszeichen

Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine runde rote Scheibe mit weißem Rand



Nachtzeichen

Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine r o t leuchtende Laterne

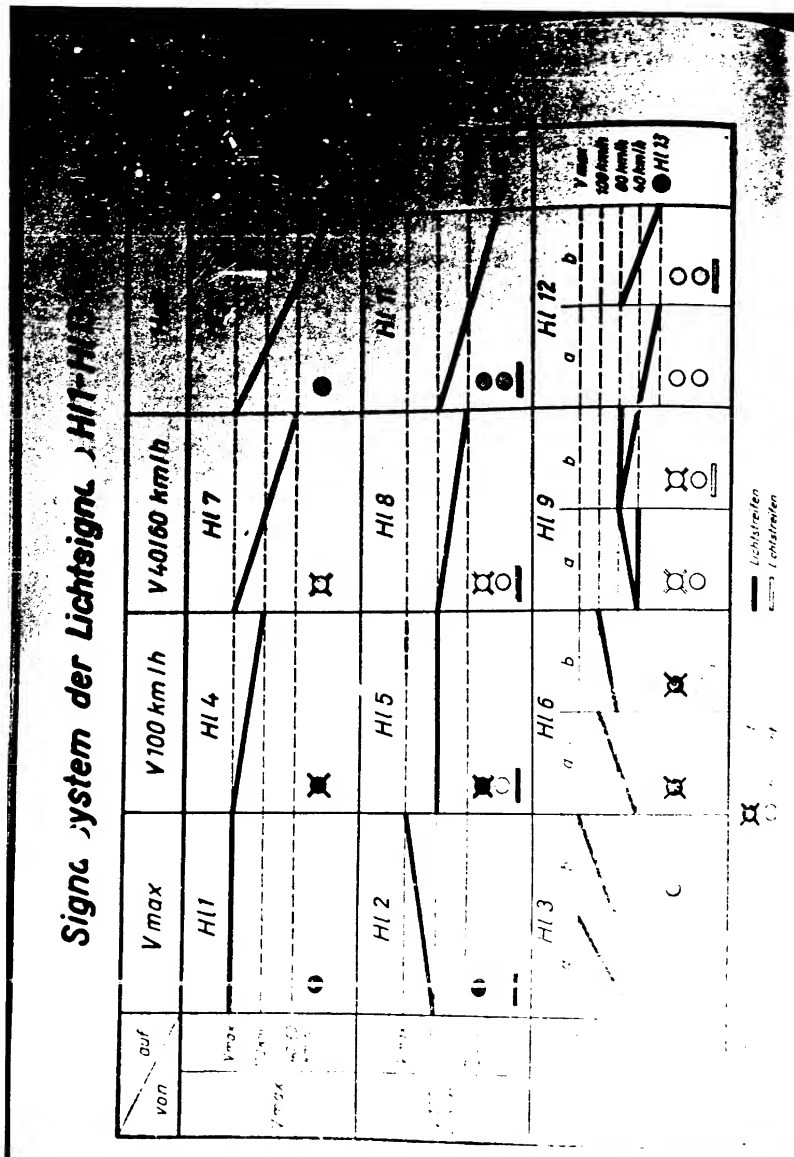


(3) Die Signale Zg 101 und Zg 102 werden [illegible] elektrischen Züge angewandt.

Zeiten, in denen die Nachtzeichen anzuwenden sind (Beleuchtungszeiten)

Die Beleuchtungsdauer ist für mittlere Witterungsverhältnisse bemessen. Bei Nebel, Schneegestöber und dergl hat sie entsprechend früher zu beginnen und später zu enden

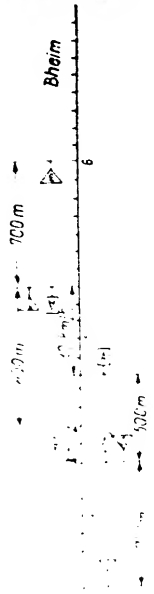
1		2	3	4
Monat		Beginn Uhr	Ende Uhr	Bemerkungen
Januar	1. bis 15.	16.10	8.00	Die angegebenen Beleuchtungszeiten gelten, soweit nicht die Betriebssicherheit oder die Wirtschaftlichkeit ein früheres Anzünden oder späteres Löschen erforderlich machen
	16. bis 31.	16.40	7.50	
Februar	1. bis 15.	17.10	7.30	
	16. bis 29.	17.40	7.00	
März	1. bis 15.	18.10	6.30	
	16. bis 31.	18.40	5.50	
April	1. bis 15.	19.10	5.10	
	16. bis [illegible]	19.40	4.40	
[illegible]	1. bis 15.	20.00	4.10	
	[illegible]	20.20	3.50	
	[illegible] bis 15.	20.40	3.30	
	[illegible]	20.50	3.30	
	[illegible] bis 15.	20.50	3.30	
	[illegible]	20.30	4.00	
	[illegible] bis 15.	[illegible]	4.20	
	[illegible]	[illegible]	4.50	
		[illegible]	5.10	
			[illegible]	
			[illegible]	
			[illegible]	
			[illegible]	
			[illegible]	
			[illegible]	



Beispiele für das Signalisieren dicht hintereinander liegender Langsamfahrstellen

A. Eingleisige Strecke

(1) Es liegen dicht hintereinander eine 10-km/h- und eine 30-km/h-Langsamfahrstelle



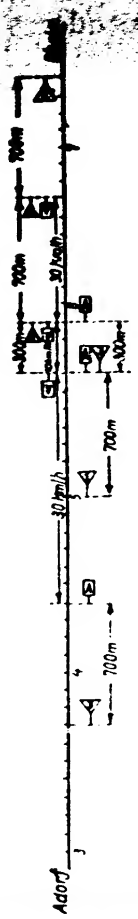
Richtung Adorf–Bheim:

Signal Lf 1 für die **30-km/h-Langsamfahrstelle** wäre in km **4,1 aufzustellen und** würde dann vor dem Signal **Lf 2 für die** 10-km/h-Langsamfahrstelle stehen. **Da das** den Lokomotivführer irreführen **kann, wird** es in km 4,3 neben dem Signal **Lf 2 für die** 10-km/h-Langsamfahrstelle aufgestellt. Der Bremsweg von 500 m ist ausreichend, da die [illegible] wird.

Richtung Bheim–Adorf:

[illegible] die 10-km/h-Langsamfahr- [illegible] 500 m, [illegible] in km 5,2 auf- [illegible] Signal Lf 2 für [illegible] Der bisherige [illegible] es in km 5,3 [illegible] Langsamfahr-

(2) In einer längeren Langsamfahrstelle von 30 km/h liegt eine kurze 10-km/h-Langsamfahrstelle



Richtung Adorf—Bheim:

Signal Lf 1 für den zweiten 30-km/h-Langsamfahrabschnitt wird neben Signal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle in km 5,7 aufgestellt. Der Bremsweg von 300 m genügt, da die Geschwindigkeit größer wird.

Richtung Bheim—Adorf:

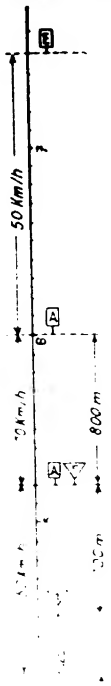
Signal Lf 1 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle muß in km 6,7 aufgestellt werden, die Geschwindigkeit beträgt dort 30 km/h, muß und der volle Bremsweg [illegible]. Damit es nicht vor Signal Lf 1 [illegible] 30-km/h-Langsamfahrstelle [illegible] gnal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle aufgestellt.

Signal Lf 1 für die zweite 30-km/h-Langsamfahrstelle würde bei [illegible] stehen, also 400 m vor der 10-km/h-Langsamfahrstelle [illegible] Abstand von 300 m [illegible] schwach bremsen [illegible]

B. Zweigleisige Strecke

(3) Innerhalb einer längeren Langsamfahrstelle von [illegible] eine kurze Langsamfahrstelle von 10 km/h.

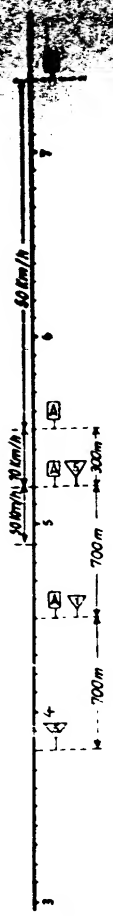
1. Fall: Bremsweg reicht überall aus.



Auf Signal Lf 3 für die erste Langsamfahrstelle von 50 km/h und für die Langsamfahrstelle von 10 km/h wird verzichtet, um eine Häufung von Signalen zu vermeiden.

Der übersichtlichen Anordnung wegen wird Signal Lf 1 für die auf die 10-km/h-Langsamfahrstelle folgende 50-km/h-Langsamfahrstelle neben Signal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle in km 5,2 aufgestellt (sonst in km 5,3 vorgeschrieben).

[illegible] Lf 1 reicht nicht aus



Würde Signal Lf 1 für die erste Langsamfahrstelle von 50 km/h bei km 4,1 und Signal Lf 2 am Anfang dieser Stelle bei km 4,8 aufgestellt, so würde Signal Lf 1 für die 10-km h-Langsamfahrstelle bei km 4.5 stehen, also 300 m vor dem Signal Lf 2 für die erste Langsamfahrstelle. Das ist für den Lokomotivführer irreführend. Signal Lf 1 für die **10-km/h-Langsamfahrstelle** muß, da die Geschwindigkeit herabzusetzen ist, unbedingt im Vorsignalabstand aufgestellt werden. Es wird also bei km 4.5 aufgestellt und unmittelbar daneben Signal Lf 2 für die [illegible] samfahrstelle von 50 km/h. 700 m [illegible] Signal Lf 1 für die erste Langsamfahrstelle aufgestellt.

Für die auf die 10-km/h-Langsamfahrstelle [illegible] folgende 50-km/h-Langsamfahrstelle [illegible] ein Bremsweg von 500 m. [illegible] digkeit größer wird. Signal Lf [illegible] Stelle wird daher neben Signal [illegible] 10-km/h-Langsamfahrstelle [illegible]

Auf die Signale Lf [illegible] Langsamfahrstelle [illegible]

Anlage

Vorschriften für die Aufbewahrung, Prüfung und den Ersatz von Knallkapseln

A. Aufbewahrung der Knallkapseln

(1) Der Empfang von Knallkapseln ist der Verteilungsstelle durch Namensunterschrift zu bestätigen. Durch wiederholte Kontrollen ist der vollständige Bestand an Knallkapseln auf den einzelnen Dienstposten nachzuprüfen.

(2) Die Knallkapseln sind in Blechbüchsen an einem allen Beteiligten bekannten und leicht zugänglichen trocknen Ort, aber nicht in der Nähe eines Ofens, aufzubewahren; auf den Lokomotiven sind sie in einem Blech- oder Holzkasten unterzubringen.

Die Kapseln sind in Wellpappe oder ähnlichen Mitteln in den Behältern so zu verpacken, daß sie festliegen, ohne sich gegenseitig zu pressen.

Auf [illegible] abgestellten Lokomotiven oder auf unbesetzten Dienstposten dürfen keine Knallkapseln vorhanden sein.

(3) Die Zugführer, Schrankenwärter, Streckenläufer, Streckenarbeiter, Sicherungsposten und Kleinwagenführer haben im Dienst Knallkapseln bei sich zu tragen oder unmittelbar an [illegible] aufbewahren. Zu diesem Zweck erhalten sie [illegible] eine Blechbüchse.

[illegible] außerhalb des Dienstes nicht mitgeführt [illegible] Verwahrung, daß sie Unberufenen nicht

[illegible] Knallkapselbüchsen in den [illegible] zu versiegeln [illegible] der den Stempel

[illegible] Knallkapselbüchser

[illegible]

k Prüfung und Ersatz der Knallkapseln

(7) Die Ämter fordern jährlich im Monat März insgesamt mindestens 10 Knallkapseln verschiedener Jahrgänge von den in ihrem Dienstbereich vorhandenen Dienststellen (Bf, Bm, Sfm, Sm, Bw, Rb-Baubetrieb usw) ein und prüfen sie auf ihre Gebrauchsfähigkeit, indem sie die Kapseln durch eine Lokomotive oder einen Wagen befahren lassen.

(8) Treten bei der Probe Versager ein oder ist die Knallwirkung unzureichend, so ist der Jahrgang näher zu untersuchen und über das Ergebnis der Rbd zu berichten, die das [illegible] veranlaßt.

(9) Das Öffnen der Knallkapseln ist gefährlich und [illegible] versagt.

(10) Die Verwendung von Knallkapseln ist der [illegible] stelle unter Angabe der verbrauchten [illegible] stände zu melden. Der Zugführer vermerkt [illegible] wendung im Fahrtbericht. Der Bestand [illegible] nächsten Vorratsstelle zu ergänzen.

(11) Die Verbraucherstellen erhalten zum [illegible] einen Reservebestand, dessen Höhe [illegible] für die [illegible] Dienststellen [illegible] Rbd festgesetzt.

Übersicht

über die wesentlichen Änderungen
des Signalbuchs – Ausgabe 1958 –
gegenüber der Ausgabe 1950

...hland, Berlin N 54 · MIV 183 58 Ag 122 76 DDR 150 X. 58 2576

Geschäftsführung: Technisches Zentralamt Berlin

Druck: Zentrale Drucksachen-Leitstelle Dresden

Verteilungsplan: wie Signalbuch

Vorbemerkungen

[illegible] Vorbereitung für das Schiffsmodell [illegible] und die Übung [illegible] Einführung des neuen Signal- [illegible] Zusammenstellungen, sondern dient [illegible] der eingeführten Neuerungen [illegible] Wirksamkeit des neuen Signal- [illegible] spätere Verwen-

I. Allgemeine Neuerungen

1. Die bisherige Ordnung — linke Seite Eisenbahn-Signalordnung, rechte Seite Ausführungsbestimmungen — wurde für den Aufbau des neuen Signalbuchs nicht mehr gewählt.

Der Text der Eisenbahn-Signalordnung als die gesetzliche Grundlage [illegible] **im Gesetzblatt veröffentlicht.**

Die Eisenbahn-Signalordnung und die wesentlichen Bestimmungen über **die Anwendung der Signale — bisherige Ausführungsbestimmungen — sind ohne Unterscheidung** nur nach ihrer Zusammengehörigkeit [illegible] **nebeneinandergereiht worden** und bilden in dieser Einheit [illegible] **Diese Ordnung stellt klar heraus,** daß die Bestimmungen [illegible] **Bestimmungen gleichwertig** beachten müssen. Sie [illegible] Studium **des Signalbuchs** erleichtern und die **Zusammenhänge** [illegible] **lassen.**

2. Die bisherige Gliederung des Signalbuchs in [illegible] **und den Anhang** wurde verlassen. Das neue Signalbuch [illegible] **schnitte 1 bis 18 eingeteilt,** die in Anlehnung [illegible] **anderer Betriebsvorschriften in Paragraphen und Ziffern** [illegible] **Jeder Abschnitt** umfaßt, abgesehen von dem [illegible] **gemeinen Bestimmungen** enthält, eine Signalordnung [illegible]

Das neue Signalbuch enthält nunmehr 4 Anlagen, [illegible] **im Teil II eingegangen** wird.

3. Die bisherigen Kennzeichen sind nach [illegible] **zelnen Signalgruppen als Signale** [illegible] **Unklarheiten** über die Begriffsbestimmungen [illegible]

4. Im neuen Signalbuch ist nicht mehr [illegible] Hauptbahn [illegible] **hälfte) und Nebenbahnen** (rechte Seite [illegible] **wenigen Fällen,** in denen Bestimmungen [illegible] **Nebenbahnen gelten,** ist dies besonders [illegible]

5. Die bildliche Darstellung der Signale [illegible] **sich gegenseitig.** Sie haben eine Bedeutung [illegible] **tigkeit nicht getrennt** vorkommender [illegible] **bisherige Bestimmung,** nach der die Bildzeichen **maßgebend** ist und die [illegible] **rung dienen,** nicht mehr aufgenommen [illegible] **nicht mehr im neuen Signalbuch.**

6. Da alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnen [illegible] **von der Deutschen Reichsbahn** betrieben [illegible] **für die Deutsche Reichsbahn.**

Inwieweit die Bestimmungen des Signalbuchs [illegible] **anzuwenden sind,** regelt die Betriebsordnung [illegible] **bahnen (BOA).**

7. Zur Stärkung der persönlichen Verantwortung [illegible] **plan des neuen Signalbuchs** [illegible] **weitergegeben** [illegible] **Betriebseisenbahner** [illegible] **Weichen- und Bremswärter** [illegible]

II. Geänderte und neue Signalbestimmungen

(Die Abschnittsangaben beziehen sich auf das neue Signalbuch)

1. Abschnitt. Allgemeines

1. Altes SB: ESO (5)

Die Bestimmung wurde nicht übernommen, **weil bei jedem Signal die Anwendung bei Tag und bei Dunkelheit** geregelt ist.

2. Neues SB: § 1 (5) Altes SB: AB **6**

Da die **Zeiten, in denen die Nachtzeichen anzuwenden sind,** in der DDR einheitlich festgesetzt werden, ist die Übersicht hierüber **als Anlage 1 in** das neue Signalbuch aufgenommen worden. Die bisherige **Übersicht** in AB V Teil I der Reichsbahndirektionen fällt daher künftig fort.

3. Neues SB: § 1 (9)

[illegible] Lichtsignale, die für eine Zugfahrt bestimmt sind, ein **weißes Kennlicht zeigen,** ist bedingt durch [illegible] Hauptsignale [illegible] das Kennlicht an einem [illegible] Lichtsperrsignal einem Zuge an, daß es [illegible] an dem er zu halten hatte [illegible] zu § 1 (9) und (10)] An einem [illegible]

4. Neues SB: [illegible]

[illegible] z. B. Mast und [illegible] ist, besteht [illegible] Der Signal- [illegible] erlöschen, [illegible] zu mit [illegible] und Lichtsperrsignale **durch Mast-** [illegible]

[illegible] **Mastschild gekennzeichnet** sein. Da solche Signale auf [illegible] **Strecken angewandt** werden, wird durch die neue Be- [illegible] **das Vorbeifahren an einem Halt** oder zweifelhaftes Signal- [illegible] **oder erloschenen Lichthauptsignal** im Auftrage des Zug- [illegible] **nach vorherigem Halt von zwei Minuten** (permissives Fahren) er- [illegible] **daß die flüssige Zugfolge auch** bei Störungen gewährleistet ist. [illegible] **diese Bestimmung erhöht** die Verantwortlichkeit des Zugpersonals, [illegible] **er damit rechnen muß, daß** der vorgelegene Blockabschnitt unter [illegible] **besetzt ist. Sie unterstreicht** erneut die besondere Wichtigkeit [illegible] **einwandfreien Signalisierung** des Zugschlusses.

6. Neues SB: § 1 (12) — Altes SB: AB 20, 35, 42d, 55c

Die Vorschriften über die Kennzeichnung ungültiger Signale wurden in **die allgemeinen Bestimmungen** übernommen und durch Anordnungen **für Lichtsignale ergänzt.** Hierdurch sind sie allgemeingültig geworden; **Wiederholungen wurden** vermieden.
Ein nicht gültiges Formsignal wird künftig in seiner [illegible] **verändert (Abnehmen von Flügeln** und Scheiben [illegible] **durch das Kreuz als ungültig gekennzeichnet.** Wo [illegible] **an Gleissperren werden durch Verdecken** ungültig gemacht.
Damit das Kreuz besser erkennbar ist, muß es künftig [illegible] **schwarzen Rand** versehen sein.

2. Abschnitt. Haupt- und Vorsignale

7. Neues SB: § 2 (1) — Altes SB: [illegible]

Die neue Bestimmung unterstreicht die **Geschwindigkeitssignalisierung durch die Haupt- und Vorsignale.**

8. Neues SB: §§ 2 (2)b, 3 (6), 5 (20), 9 — Altes SB: [illegible]

In der weiteren Entwicklung ist vorgesehen, das Halt [illegible] **signal auch für Rangierabteilungen als verbindliches** [illegible] **und den Haltbegriff dadurch absolut zu machen.**
Die Signalisierung des Haltbegriffs wird [illegible] ziert werden. Ohne zusätzlichen Geld- und [illegible] unmittelbarer Flankenschutz geschaffen. [illegible] zum Wegfall der Lichtsperrsignale [illegible] Rotlichter auf den Bahnhöfen [illegible]
Die vor Formhauptsignalen stehenden [illegible] vorläufig beibehalten werden, um [illegible] die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am Halt [illegible] zu können, da der Haltbegriff für [illegible] hauptsignal selbst technisch nicht [illegible]
Diese Neuerung kann erst in Kraft [illegible] setzungen für die Vorbeifahrt von [illegible]

Formhauptsignalen, vor denen keine Gleissperrsignale stehen, durch die Anbringung des Rangierfahrtsignals (Ra 12) oder der R-Tafel (Zs 3) geschaffen worden sind. Die entsprechenden Bestimmungen sind daher mit einem Sternchen [*)] und der Fußnote „Tritt auf besondere Anordnung in Kraft" versehen.

9. — Altes SB: AB 12

Diese Bestimmung ist hinfällig, weil es bei der DR **Hauptsignale mit nach entgegengesetzten Seiten gerichteten Flügeln nicht gibt.**

10. Neues SB: § 2 (5) — Altes SB: AB 15

Neu aufgenommen wurde, daß die **Grundstellung der zugbedienten Signale** [illegible] die Fahrtstellung ist und daß [illegible] **Abweichungen von der Regelvorschrift** (Grundstellung [illegible] durch den Minister für Verkehrswesen genehmigt [illegible] sofern durch die Direktionen angeordnet werden.

11. Neues SB: §§ 2 (7), 5 (2)b, [illegible] — Altes SB: Seite 18, letzter Absatz und Seiten 21 a b

Vorsignalwiederholer [illegible] das frühere Zs-Signal, das im neuen [illegible] Ha (Hauptsignalankünder) im [illegible] nicht mehr gebaut wird.
Der Vorsignalwiederholer ist ein Lichtsignal, dessen weißes Zusatzlicht [illegible] und bei dem der volle Bremsweg nicht zur Verfügung steht.
[illegible] Signal im verkürzten Bremswegabstand [illegible] zum Vorsignal, mit dem es gekuppelt [illegible] die Bezeichnung **Vorsignalwieder**- [illegible] in diesem Zusammenhang erst [illegible] des Lokomotivführers erscheint. [illegible] verkürzten Bremswegabstand [illegible] wichtige Neuerung, denn [illegible] Bremsabstand lediglich im [illegible]

12. — Neues SB: AB 17, 1. Absatz

[illegible] der Hauptsignallichter werden unter [illegible] und allge-

13. — Neues SB: AB 13

[illegible] über die [illegible] Weiter grund-

14. — Neues SB: Vz/Ra/Vz-Signale

[illegible] es not- [illegible] zu bringen, [illegible] Vorsignal [illegible] dieser

Stellung um ein Haupt- oder ein Vorsignal handelt. Der dominierende **Bestandteil der abgekürzten Signalbezeichnungen** ist das „H" für Hauptsignale, das „V" für Vorsignale. Die Zusatzbuchstaben „f" und „l" sagen **lediglich, daß es sich um ein Formsignal oder um ein Lichtsignal** handelt.

15. Neues SB: § 4 — Altes SB: Vo- und Vz-Signale

Die alte Trennung nach Vorsignalen ohne und mit Zusatzflügel wurde aufgegeben. Da bei dem früheren Signal Vz 1 der Zusatzflügel für die **Signalaussage bedeutungslos war,** wurden die bisherigen Signale Vo 1 **und Vz 1 in dem neuen Signal Vf O** vereinigt. Im übrigen entsprechen die **Signale**

neu Vf 1 dem bisherigen Signal Vz 2,
neu Vf 1,2 dem bisherigen Signal Vo 2,
neu Vf 2 dem bisherigen Signal Vz 3.

Mit dieser Neuerung wurden die Vorsignale in einer gemeinsamen Gruppe zusammengefaßt und die Zahl der Signale verringert. Die Numerierung der Vorsignale wurde in Übereinstimmung mit den Formhauptsignalen mit 0 begonnen.

16. Neues SB: § 4 (1), (3) — Altes SB: [illegible]

Da die neuen Lichtvorsignale [s § 5 (22)] **nur ein Licht** [illegible] **für die Nachtzeichen der Formvorsignale und für die Lichtvorsignale (Vl) des 18. Abschnitts** die gleiche Regelung getroffen. [illegible] **spricht auch einer Vereinbarung** des internationalen [illegible] **der sozialistischen Länder** (OSSiDi). Die [illegible] **verfahren hiernach** bereits seit längerer Zeit [illegible] **bei der Deutschen Reichsbahn** bereits gewonnen [illegible] **dieser Neuregelung** ohne Beeinträchtigung der [illegible] **liche Einsparungen** an Kosten und Material [illegible] **erneut die Wichtigkeit** einer einwandfreien [illegible] **chend von dieser grundsätzlichen** Regelung [illegible] **schwindigkeitsbeschränkung"** ankündigenden [illegible] **sowie zur Vermeidung** von Verwechslungen [illegible] **den Vorsignale stets 2** nach rechts steigende [illegible]

17. — Alte SB: [illegible]

Die Bestimmungen über die Verkehrsmäßigkeit [illegible] **Signal** werden als reine **Bauvorschriften** [illegible] nungen von Vorsignalen aufgenommen.

18. Neues SB: § 4 (4) — Alte SB: [illegible]

Es wurde auf die Erkennbarkeit der Stellung des Formsignals [illegible] **rückwärts** verzichtet, weil die Signalbilder [illegible] schen den Signalen und einer Bet[illegible] den kann. Im übrigen hat sich [illegible] kein betriebliches Bedürfnis bestehe. Es [illegible] noch erkennbar sein, ob die Signalbilder [illegible]

19. Neues SB: §§ 4 (9), 5 (16)

Erstmalig erscheint im Signalbuch ein **gelbes Standlicht als selbständiges Signal,** und zwar zur Anzeige der Geschwindigkeitsermäßigung von Vmax auf Halt (Signal Vf 0 und Hl 10). Diese Anwendungsweise des **Gelblichtes** wurde möglich, nachdem der Farbton so ausgewählt werden konnte, daß eine Verwechslung mit rotem Licht ausgeschlossen ist.

20. Neues SB: §§ 4 (9), 66 (8) — Altes SB: Signal Vz 3

Beim Nachtzeichen der „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung" ankündenden Vorsignale Vf 2 und Vl 102 befindet sich nunmehr das grüne Licht unten und nach rechts steigend das gelbe Licht. Diese Änderung wurde aus [illegible] Gründen getroffen.

21. Neues SB: § 5

Seit Jahren wird angestrebt, durch ein **neues Lichtsignalsystem nicht nur** Fahrt- und Haltstellungen zu erteilen, sondern auch präzise Geschwindigkeitsangaben zu signalisieren, die bisher in der Hauptsache durch schriftliche Befehle [illegible] werden mußten, was zwangsläufig — sehr zum Nachteil [illegible] — zu vielen außerplanmäßigen Halten der Züge an Hauptsignalen führte. Diese Bestrebungen bestanden nicht [illegible] der DR, sondern auch [illegible] ausländischen Eisenbahnverwaltungen. So wurde im Rahmen des Eisenbahnverbandes der sozialistischen Länder (OSSiDi) und im internationalen Eisenbahnverband (UIC) über die Vereinbarung eines neuen internationalen Signalsystems verhandelt. In den Grundgedanken wurde Übereinstimmung erzielt. Hierauf aufbauend entstand [illegible] der DR das [illegible] § 5 des neuen Signalbuchs dargestellte Lichtsignalsystem mit **eindeutigen Geschwindigkeitssignalisierungen** einzuführen.

Durch ein Signalbild werden zwei Geschwindigkeitsbegriffe ausgedrückt, [illegible] Zusammenschließenden [illegible] Signal [illegible] darf.

Für Lichthaupt- und Lichtvorsignale gibt es keine verschiedenartigen Signalbilder mehr. [illegible] Haupt- und Vorsignal- [illegible] wie an Lichtsignalen [illegible] der Hauptsignale [illegible] durch die Vorsignale [illegible] bis zum [illegible] 40/60 oder 0 km/h [illegible] **an Vorsignalen nur die Signale** [illegible]

[illegible] der besonderen [illegible] Vorsignalbildkennzeichnung [illegible]

[illegible] des neuen Lichtsignalsystems sind so groß und seine Anwen- [illegible] so vielfältig, daß der Einbau der neuen Lichtsignale [illegible] auf Strecken mit automatischem Streckenblock und zugbedien- [illegible] beschränkt, sondern daß sie ganz allgemein in gleicher [illegible] auch auf anderen Strecken Verwendung finden werden. Die [illegible] werden nach und nach die bisherigen Formhaupt- und [illegible], ferner die ihren Nachtzeichen entsprechenden Lichtsignale [illegible] sowie die Lichtsignale des zwischenzeitlich auf dem Ber- [illegible] Außenring eingeführten Versuchslichtsignalsystems er- [illegible] daß es bei der Deutschen Reichsbahn in der Perspektive ein [illegible] Lichtsignalsystem geben wird.

Diese Entwicklungsrichtung war dafür bestimmend, das [illegible] mit dessen Einbau auf einigen Strecken [illegible] wird, im neuen Signalbuch an bevorzugter Stelle und zwar im [illegible] Abschnitt einzuordnen, während die vorhandenen [illegible] als aussterbende Signale im 18. Abschnitt aufgenommen werden.

In der Anlage 2 des Signalbuchs ist das neue Lichtsignalsystem im Zusammenhang dargestellt.

Zwischen Höchstgeschwindigkeit (Vmax) und [illegible] sind drei Geschwindigkeitsstufen für 100, 60 und 40 km/h [illegible], die den beim Befahren von Weichenbögen mit [illegible] zugelassenen Geschwindigkeiten entsprechen.

Ein Licht gestattet die Höchstgeschwindigkeit bis zum [illegible] Signals und zeigt außerdem an, daß bei

a) einem grünen Standlicht (Hl 1) die [illegible] zum nächsten Signal beibehalten werden darf,

b) einem gelben Standlicht (Hl 10) am [illegible] erwarten ist,

c) einem grünen Blinklicht (Hl 4) die [illegible] zum nächsten Signal auf 100 km/h [illegible]

d) einem gelben Blinklicht (Hl 7) die [illegible] zum nächsten Signal auf 40 60 km/h herabzu[illegible]

Das für die Geschwindigkeits[illegible] (Hl 4 und Hl 7) bedeutet immer eine [illegible] bis zum folgenden Signal, und zwar [illegible] bei gelbem Blinklicht auf 40 oder 60 [illegible] Geschwindigkeiten (40 oder 60 km/h) [illegible] ein und dasselbe Signalbild genutzt, da [illegible] gnal ab einzuhaltende Geschwindigkeit [illegible] 40 oder 60 km/h) angezeigt wird und vom [illegible] erkannt werden kann.

Bei einem Signal, das aus zwei [illegible] die Geschwindigkeit an, mit der vom Signal ab im [illegible] chenbereich gefahren werden darf, [illegible] schwindigkeit signalisiert, die am nächsten Signal [illegible]

werden darf. Dem unteren gelben Licht (Geschwindigkeitsbegriff 40 km/h) kann ein gelb- oder ein grünleuchtender Lichtstreifen zugeordnet sein. Durch diese Symbole an Stelle von Zahlen werden die Geschwindigkeiten 60 bzw. 100 km/h angezeigt.

Die Schräglagestellung von Signallichtern ist im neuen Signalsystem nicht [illegible] vorgesehen. Die Lichter sind stets senkrecht untereinander angeordnet, was sich mit Rücksicht auf das Regellichtraumprofil für die Form des Signalschirms und für die Aufstellung der Signale günstig auswirkt.

22. Neues SB: § 6 (4)

Diese Bestimmung wurde aus der S-Bahnvorschrift (Dv 512) übernommen. Die auf der Berliner S-Bahn verwendeten rot-weißen Mastschilder [illegible] Herstellung der Übereinstimmung mit den Mastschildern der [illegible] Lichtsignale (§ 1 (6)) in weiß-rot-weiße Mastschilder geändert.

23. Neues SB: § 6 (7), (16) — Altes SB: AB 39, 40

[illegible] Zug der Entwicklung wird der „Bremspfeil" durch ein weißes [illegible] ersetzt.

3. Abschnitt. Zusatzsignale an Hauptsignalen

24. Neues SB: § 7 (1) — Altes SB: Signal Ve 5b

Statt des bisher gelben Blinklichts zeigt das Ersatzsignal Zs 1b weißes Blinklicht. Die Änderung war notwendig, weil gelbes Blinklicht mit an- [illegible] im neuen Lichtsignalsystem (s. § 5, Signale Hl 7, Hl 8 und Hl 9) [illegible]

25. Neues SB: § 7 (2) — Altes SB: AB 56

Die Leuchtdauer des Ersatzsignals wurde von 90 auf 60 Sekunden herabgesetzt. [illegible] Regelung nach Hd. Nr. 26 [illegible]

26. Neues SB: § 7 (3) — Altes SB: AB 56

[illegible] eine sehr bedeutungsvolle Neuerung. Im Gegensatz [illegible] Hauptsignal, [illegible] auf Ersatzsignal vorsichtig mit höch- [illegible] das [illegible] Aufblinken des Signals Zs 1b [illegible] einzuhalten [illegible] Signal Zs 1a [illegible] im Sicht- [illegible] noch [illegible] Hauptsignal [illegible]

[illegible] 1 (3) zugelassenen neuen [illegible]

dern, daß ein möglicherweise in einen besetzten Streckenabschnitt per-
sönlich eingefahrener Zug das Aufblinken des Ersatzsignals am folgenden
Hauptsignal auf sich bezieht, obwohl es für den vorausgefahrenen Zug
gilt.

29. Neues SB: § 7 (5)

Wegen der besonderen Bedeutung und des bestehenden unmittelbaren Zusammenhangs wurde die in FV § 38 (6) enthaltene Bestimmung, nach der ein Zug auf Ersatzsignal den anschließenden Weichenbereich mit höchstens 30 km/h befahren darf, neu aufgenommen. Die FV werden entsprechend berichtigt.

30. Neues SB: § 7 (5) 2. Absatz

Da das Ersatzsignal auch an Hauptsignalen angewandt wird, wenn anschließend kein Weichenbereich vorhanden ist (z. B. Blockstellen), war die Aufnahme dieser neuen Bestimmung notwendig.

30. Neues SB: § 8 Altes SB: AB 23

Die bisher nur in der AB 23 des alten SB behandelte M-Tafel wurde als Signal Zs 2 in das neue SB aufgenommen und in die Zusatzsignale an Hauptsignalen eingereiht.

Als neue Bestimmung wurde aufgenommen, daß der Zug erst nach dem Anhalten mündlich zur Vorbeifahrt beauftragt werden darf. [illegible] wurde die Geschwindigkeit geregelt.

31. Neues SB: § 9

Siehe auch lfd Nr 8.

Die Ziffern des § 9 tragen den Sternchenvermerk „Tritt auf [illegible] Anordnung in Kraft".

Die R-Tafel werden vorwiegend solche Formhauptsignale [illegible] keine Flankenschutzaufgaben zu erfüllen haben und [illegible] rangiert werden muß.

Die R-Tafel entkleidet sie des Rangierhaltbegriffs [illegible] lungen an diesen so gekennzeichneten Formhauptsignalen [illegible] vorbeifahren dürfen.

Auf kleinen Bahnhöfen ohne Rangierbetrieb [illegible] ten Strecken liegen, können auch Hauptsignale [illegible] gaben die R-Tafel erhalten. Sie wird aber nur [illegible] fahrten stattfinden, für die das Hauptsignal [illegible]

32. Neues SB: § 10 Altes SB: [illegible]

Der bisher nur in der AB 26a des alten SB [illegible] Rangier[illegible] wurde als Signal Zs 4 in das neue SB aufgenommen [illegible] signale an Hauptsignalen eingereiht.

33. Neues SB: § 11 Altes SB: [illegible]

Das bisherige Signal Fw 101 zeigte an, daß [illegible] digkeit herabzusetzen hatte, [illegible] aber [illegible]

digkeitsbeschränkung nicht erkennen (anschließender Weichenbereich, Stumpfgleiseinfahrt oder besonders frühes Halten).

Das neue Signalbuch bringt eine **Trennung zwischen der zusätzlichen Geschwindigkeitssignalisierung und der Anzeige eines frühen Haltens** und sieht hierfür folgende neue Signale vor:

Zs 5 Geschwindigkeitsanzeiger und

Zs 6 Frühhaltanzeiger.

Der Geschwindigkeitsanzeiger mit der **Kennzahl 3 wird angewandt, wenn** ein Zug höchstens mit einer Geschwindigkeit von **30 km/h einfahren soll.** Die Kennzahl 6 wird nur bei Formhauptsignalen angewandt und **gilt für** den anschließenden Weichenbereich.

Durch den **Frühhaltanzeiger** wird signalisiert, daß ein Zug **wegen Einfahrt** [illegible] Stumpfgleis, ein **teilweise besetztes Gleis** oder in ein **anderes Gleis erheblich früher zum Halten gebracht werden muß als bei der Einfahrt** in die übrigen Gleise.

Beide Signale werden nicht besonders vorangekündigt. Sie werden aber [illegible] Hauptsignalen [illegible] die ohne Zusatzsignalisierung keine höhere [illegible] und zwar

[illegible] **Geschwindigkeitsanzeiger** [illegible] an den Signalen Hf 2, Hl 3a, Hl 6a, Hl 9a, Hl 12a [illegible] Hl 102,

der **Frühhaltanzeiger** [illegible] an den Signalen Hf 2, Hl 12a und Hl 102.

Die neuen Signale Zs 5 und Zs 6 werden sich auf die Flüssigkeit des Betriebes [illegible] auswirken, weil durch sie Anfrage signalisiert werden, [illegible] wozu Züge nicht [illegible] Das Nähere hierfür wird [illegible] FV [illegible]

34. [illegible]

[illegible] Geschwindigkeitsanzeiger [illegible] Fortwicklung der Be- [illegible] an, daß er signal- [illegible] Hauptsignal [illegible] abwechseln soll

[illegible] Abschnitt: Gleissperrsignal

[illegible] Signale

[illegible] Anordnung der Signale wurde die bis- [illegible] Fahrerlaubnissignale (Vr) aufgelöst [illegible]

[illegible] Sa 2 und Sh 3 [illegible] aufgenommen. [illegible] Gruppe der Zusatz- [illegible]

[illegible] oberen [illegible] Abschnitts auf

[illegible] **Bisher hatten die Signale Ve 4b (neu Ra 12) und Ve 6 die gleiche Bedeutung, so daß die Vereinigung im neuen Rangierhaltsignal aus Ersparnisgründen geboten war. Auch die Zahl der Signale wurde dadurch verringert.**

36. Neues SB: § 13 — Altes SB: Signale Ve 3a/4a

Vom bisherigen Gleissperrsignal (Ve 3/Ve 4) bilden die Formgleissperrsignale im neuen Signalbuch eine eigene Gruppe (4. Abschnitt). **Als „Gleissperrsignal" wird nur noch das Formsignal mit der Abkürzung Gsp bezeichnet. Das bisherige Lichtgleissperrsignal Ve 3b ist als Lichtsperrsignal (Lsp) in den 18. Abschnitt** (aussterbende Signale) **übernommen worden. Das bisherige Signal Ve 4b ist in den 11. Abschnitt „Signale für den Rangierdienst" als Rangierfahrtsignal Ra 12 eingereiht worden, weil es nur für Rangierfahrten gilt.**

37. Neues SB: § 13 (5) — Altes SB: AB 55

Diese Bestimmung gibt die Möglichkeit, Gleissperrsignale nach Anweisung **des Amtes nicht zu beleuchten,** wenn sie betrieblich nicht benötigt **werden.**

38. Neues SB: § 13 (8), (16)

In der Praxis hat sich gezeigt, daß einzelne Gleissperrsignale nur zeitweise in der Fahrverbotsstellung (Gsp 0) zur Herstellung eines Flankenschutzes **benötigt** werden und in der übrigen Zeit entbehrlich sind. **Um in dieser** überwiegenden Zeit an ihnen bei aufgehobenem Fahrverbot **(Gsp 1)** ohne besonderen Auftrag mit Rangierabteilungen vorbeifahren **zu können,** wird es mit der in Ziff. (16) dargestellten „Kreis-Lochblende" **ausgestattet. Ein so gekennzeichnetes Signal Gsp 1 gilt stets als Fahrauftrag bzw. als Zustimmung.** Hierdurch tritt eine Entlastung des Weichenwärters ein.

39. Neues SB: § 13 (12), (13) — Altes SB: AB 52

Die geänderten Bestimmungen sind für den Rangierbetrieb **eine bedeutsame Neuerung.** Die alte Vorschrift, nach der das Signal Ve 4 [illegible] **als Fahrauftrag** an den Lokomotivführer unbegleiteter und [illegible] **Zustimmung** an den Rangierleiter begleiteter Rangierabteilungen [illegible] **für die Flüssigkeit** des Rangierbetriebs sehr hinderlich. [illegible] **nahmebestimmung, daß** bestimmte im Bahnhofsbuch und [illegible] **motivfahrordnung** näher bezeichnete Formgleissperrsignale [illegible] **lung Ve 4a Fahrauftrag** an den Lokomotivführer unbegleiteter Rangier**abteilungen bedeutete,** hat die Schwierigkeiten nicht beseitigt.

Den Überlegungen, die zu den neuen Bestimmungen in den [illegible] **und (13) geführt haben,** lag das Bestreben zugrunde, durch Signal Gsp 1 **sowohl unbegleiteten als auch begleiteten Rangierabteilungen Fahrauftrag bzw. Zustimmung zu erteilen.** Es mußte [illegible] **daß eine nachfolgende** Rangierabteilung auf ein [illegible] **zurückgestelltes** Gleissperrsignal vorbeifährt, ohne [illegible] **zur Fahrt Auftrag** oder Zustimmung gegeben haben. [illegible] **bisher nur dadurch** gebannt, daß auf die Gleissperre [illegible]

(jetzt Rangierhaltsignal Ra 11) mit Vorrücksignal (jetzt in abgeänderter Form Rangierfahrtsignal Ra 12) **aufgesetzt wurden. Diese Lösung war unbefriedigend.** Sie kostete viel Geld und Material und **brachte eine Vermehrung** von Signalen und Lichtpunkten **auf den Bahnhöfen. Nunmehr wird für alle allein stehenden Gleissperrsignale einheitlich zugelassen, daß das Signal Gsp 1 als Fahrauftrag oder Zustimmung des Wärters gilt, wenn der Lokomotivführer bzw. der Rangierleiter vor der Verwandlung des Signals aus der Stellung Gsp 0 in die Stellung Gsp 1 die für ihn gültige Haltstellung einwandfrei wahrgenommen hat.** Das heißt aber nicht, daß er die Stellbewegung am Signal unbedingt verfolgen muß. Durch die **Neuregelung** wird die **Signalisierung eindeutiger,** das **Rangiergeschäft flüssiger, und viele Zweifel,** besonders beim Lokomotivpersonal, werden **beseitigt,** die bisher beim Signal Ve 4a (jetzt Gsp 1) hinsichtlich des Fahrauftrags **bestanden** haben.

40. Neues SB: § 13 (14) 2. Absatz

Die neue Bestimmung soll dem Weichenwärter die Möglichkeit geben, den **Fahrauftrag bzw. die Zustimmung zurückzunehmen,** wenn z. B. die Durchführung der Rangierfahrt verzögert und ein anderer Betriebsvorgang dringlicher geworden ist.

41. Neues SB: § 13 (17)

Für die **Kennzeichnung der abgelegten Gleissperre** konnte das Signal Gsp 1 nicht mehr verwendet werden, weil dieses nunmehr unter den Bedingungen des § 13 Ziffern (12) und (13) als Fahrauftrag bzw. Zustimmung [illegible] Diese erhöhte Bedeutung konnte dem entsprechenden Signal als Gleissperrsignal bemessen werden, weil im Zusammenhang mit dem Anhalten einer Gleissperre einer Rangierabteilung niemals Fahrauftrag oder Zustimmung erteilt werden kann. Deshalb wurde zur Kennzeichnung [illegible] Gleissperre das neue Signal Gsp 2 eingeführt.

5. Abschnitt. Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung

42. Neues SB: [illegible] — Altes SB: El-Signale

[illegible] für die zusätzlichen Signale bei [illegible] klarer **gefaßt und übersichtlicher geordnet.** [illegible]

6. Abschnitt. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten

43. Neues SB: [illegible] — Altes SB: Ts-Signale

Die Ausführung [illegible] geändert, [illegible] Zusammenhang auch mit

[illegible] (vor 1935 Teilfahrten) deutlich herauszustellen. Wesent-[illegible] sind nicht eingetreten.

7. Abschnitt. Langsamfahrsignale

[illegible] SB: § 19 (4) — Altes SB: AB 98

[illegible] Bauumständen usw die Möglichkeit zu haben, die Geschwindig-[illegible] Interesse der Durchlaßfähigkeit, besonders der eingleisigen [illegible], nur um ein Mindestmaß herabzusetzen, wurde auch die Ge-[illegible] Geschwindigkeitskennziffern 2 und 8 für 20 bzw 80 km/h [illegible] bereits durch Einzelverfügung angeordnet.

[illegible] Neues SB: § 19 (8)

Die Bestimmungen über die Signalisierung mehrerer dicht hintereinander liegender Langsamfahrstellen mit Beispielen für ihre Anwendung [illegible] vom MfV schon im Jahre 1955 herausgegeben und [illegible] Mitteilungen" der Reichsbahndirektionen [illegible] mehr im neuen Signalbuch enthalten

[illegible] Neues SB: § 19 (9)

Die Notwendigkeit zur Aufnahme einer [illegible] daß die Langsamfahrscheibe in zwingenden Fällen auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt werden darf, ergab die Praxis. Die Anordnung, daß die Reichsbahndirektionen [illegible] Anwendung genehmigen müssen, gibt die Gewähr [illegible] Ausnahmefälle beschränkt bleiben wird.

47.

Die Bestimmung über die links aufgestellte Signal [illegible] Praxis kaum [illegible] Sie wurde daher in die [illegible]

48. Neues SB: §§ 20, 21

Im Zuge der Neuordnung der Signale nach ihrer Zusammenhörigkeit wurden die Langsamfahrsignale für vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen mit den bisherigen Kennzeichen für ständige Geschwindigkeitsbeschränkung zu einer Signalgruppe zusammengefaßt.

Neues SB: § 20 (3c)

Dieses nach einer freien [illegible] Verfahren wurde [illegible]

8. Abschnitt. Schutzhaltsignale

50. Neues SB: §§ 22–27

Die Bestimmungen [illegible] über [illegible] Signale Ve 1, Ve 2 und Ve 7 sind in den Sh-Signalen [illegible]

zwar Ve 1 in Sh 2, Ve 2 in Sh 3 und Ve 7 in Sh 2. Hiermit wurde ein seit langer Zeit bestehendes Bestreben verwirklicht, Signale mit gleichem Bild und gleicher Bedeutung in einem Signal zu vereinigen. Dadurch konnte außerdem die Anzahl der Signale verringert werden. Eine weitere bereits seit 1956 gültige wesentliche Vereinfachung ist die eingeschränkte Verwendung der Wärterhaltverscheibe, die künftig nur noch von technischen Dienststellen bei Bauarbeiten oder aus besonderen Anlässen aufgestellt und auf Betriebsstellen nicht mehr vorgehalten wird. Die Bestimmungen über die Verwendung des Knallsignals wurden ergänzender und eindeutiger als bisher gefaßt.

9. Abschnitt. Signale für das Zugpersonal

51. Neues SB: § 28 (3) — Altes SB: AB 161

Neu ist, daß Signal Zp 1 auch vor dem Ingangsetzen von Reisezügen zu geben ist, ausgenommen bei Reisezügen, die am Bahnsteig am vorgeschriebenen Halteplatz halten.

Die Abgabe des Achtungssignals vor dem Befahren von Drehscheiben und vor der Einfahrt in Lokomotivschuppen ist nunmehr als bindende Vorschrift übernommen worden.

Außerdem ist die Abgabe des Achtungssignals zur Bestätigung der Wahrnehmung eines Durchfahrauftrags für den Lokomotivführer verbindlich geworden.

52. Neues SB: § 29 (3) — Altes SB: Signal Zp 5, AB 165

Neu ist, daß der Lokomotivführer das Notsignal nicht nur, wenn [illegible] an seinem eigenen Zuge eingetreten ist, sondern auch, wenn er Gefahren erkennt, auf die er durch Abgabe des Notsignals aufmerksam machen kann.

Die große Bedeutung ist dadurch noch besonders herausgestellt worden, daß es für alle Eisenbahner, die es wahrnehmen, für gültig erklärt worden ist.

53. [illegible] — [illegible] Zp 6, Zp 7, Zp 8, Hr 1 – Hr 3

Die [illegible] Signale Zp 6 und Zp 8 sind entfallen, da für ihre An-[illegible] Signal Zp 7 dagegen Abfahrsignal Zp 9b.

[illegible] Hornrufsignale Zp 6 [illegible] Hr [illegible] Zp 8 (außer Hr [illegible] der Gruppe [illegible] weil sie in diese [illegible] aufgenommen [illegible]

Zp 9

[illegible] Signal des [illegible] Zp 9a

ist als Neuerung das erlöschte Lichtsignal aufgenommen worden, das bereits **bei der Berliner S-Bahn angewandt** wird. Es wird von Aufsichten gegeben, **die wegen ihrer vielseitigen Aufgaben** an einem festen Standort gebunden **sind.**

Neu ist, daß Signal Zp 9a von der örtlichen Aufsicht bei Reisezügen stets angewandt wird. Die Anwendung bei anderen Zügen ordnet wie bisher **die Direktion an.**

Die neue Anordnung, daß Signal Zp 9a nur an den Lokomotivführer zu **geben ist, wenn sich der Zugführer am Zugschluß befindet,** trägt dem **Fahren von Einmannzügen** Rechnung.

55. —

56. —

57. Neues SB: § 31 (5), 2. Absatz

Da nach FV § 38 der Lokomotivführer bei unsichtigem Wetter gehalten **ist, die Geschwindigkeit** des Zuges zu ermäßigen, wenn er den Standort **der Signale nicht mit Sicherheit** bestimmen kann, darf ihm **bei unsichtigem Wetter kein Auftrag zur Fahrzeitkürzung** durch Signal Zp 10 **erteilt** werden.

10. Abschnitt. Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten

58. Neues SB: §§ 33—35 — Altes SB: [illegible] K 7b [illegible] K 7e

Die früheren Kennzeichen [illegible] wurden **in einer Signalgruppe** [illegible] **Pl-Signale** zusammengefaßt.

59. Neues SB: § 33 (1)

Das bereits durch [illegible] **fahrzeuge ohne Läuteeinrichtung** [illegible] geben, wurde nunmehr im [illegible]

60. Neues SB: § 33 (2)

Es wurde eindeutig [illegible] Pl-Signal [illegible] **lungen und Kleinwagen** [illegible]

61. Neues SB: § 34 (1) — **Altes SB:** [illegible]

Die Bestimmungen über die frühere Pfeiftafel (K 7a) haben [illegible] **verändert. Das Signal heißt jetzt Pl 1 — Pfeiftafel vor** [illegible]

62. Neues SB: § 34 (3), (5) — **Altes SB: Kennzeichen K 7e**

Das neue Signal Pl 2 ersetzt das bisherige K 7e unter Verzicht auf [illegible] **Läuten.** Während bisher eine eindeutige **Verpflichtung zum Wiederholen** des Achtungssignals nur bei unsichtigem **Wetter bestand, muß nunmehr** vor dem Wegübergang grundsätzlich **erneut gepfiffen werden, nach Bedarf** sogar mehrfach.

63. Neues SB: § 34 (6) — Altes SB: **AB 257**

Das bisher in Verbindung mit den Kennzeichen **K 7b, 7c und 7d vorgesehene Wiederholungszeichen** wird nunmehr unter den **gleichen Bedingungen** (planmäßiger Halt von Zügen zwischen Signal und **Wegübergang) bei** Signal Pl 2 angewandt. Es gilt wie bisher nur für **einen durchfahrenden** Zug.

64. Neues SB: § 35 — Altes SB: **Kennzeichen K 7b, K 7d, K 7e**

Die bisherige Läutetafel K 7b ist entfallen. Beginn und **Beendigung des** Läutens werden nunmehr stets durch die neuen Signale **Pl 3 (eine Kombination** zwischen der früheren Pfeiftafel K 7a und der **Durchläutebeginntafel** K 7d) und Pl 4 (alt K 7e) angeordnet. Während **die bisherigen Kennzeichen** K 7d und K 7e nur den Beginn und **das Ende des Durchläutens** bestimmten, sieht das neue Signal Pl 3, ähnlich wie **beim früheren Kennzeichen** K 7e, zusätzlich ein zweimaliges Pfeifen (am **Standort des Signals** [illegible] dem Wegübergang) vor. Die Tafel mit dem schwarzen P des Signals Pl 3 hat somit dieselbe Bedeutung wie das **Signal Pl 2.**

11. Abschnitt. Signale für den Rangierdienst

65. Neues SB: § 36 (1) — Altes SB: **AB 186, 187**

[illegible] der Bestimmung, daß Rangiersignale gleichzeitig hör- [illegible] **Stellwerkswärter gestattet,** die Signale Ra 1 und Ra 2 **nur sichtbar zu geben.** Die Verwendung der [illegible] Tagen und dem Winter jetzt grundsätzlich vor- [illegible] gut sichtbare Signalaufnahme und [illegible] Ra 1 und Ra 2 auf die hörbaren Zeichen [illegible] in der Praxis als berechtigt [illegible]

[illegible]

[illegible] einer Rangierabteilung **an Fahrzeuge oder feste** [illegible] Praxis dazu übergegangen, [illegible] die Entfernung in Wagen- [illegible] sich gut bewährt und wurde

67. Neues SB: § 37 (9), (10) — Altes SB: AB 195, 195a

Für eine Unterteilung der Abdrückgeschwindigkeit bei den Lichtsignalen **Ra 7 und Ra 8 in zwei Stufen** besteht kein Bedürfnis. Die bisherige Stufe 1 **ist daher entfallen.** Die Signale Ra 7 und Ra 8 entsprechen jetzt der bisherigen **Stufe 2.**

68. Neues SB: § 37 (12), (13)

Neu aufgenommen wurde das Signal Ra 9, da es in der Praxis vorkommt, **daß eine Rangierabteilung** zurückziehen muß, weil Wagen nicht entkuppelt **werden konnten** oder andere Umstände es erforderlich machen. **Durch Signal Ra 9** wird die Signalaufnahme beschleunigt. Die frühere **Signalgebung durch Ra 1** führte besonders bei langen Rangierabteilungen **zu Zeitverlusten.**

69. Neues SB: § 38 — Altes SB: AB 274

Das bisherige Kennzeichen K 10 wurde als Signal Ra 10 in die Gruppe **der Signale für den Rangierdienst** aufgenommen, in die es sachlich gehört.

70. Neues SB: § 39 (1) — Altes SB: Seite 136

Das Wartezeichen K 11 wurde als **Rangierhaltsignal** (Ra 11) in die Gruppe **der Signale für den Rangierdienst** eingereiht. In der Signalbezeichnung **und -bedeutung** kommt jetzt klarer zum Ausdruck, daß eine Rangierabteilung halten muß, wenn kein Auftrag zur Vorbeifahrt erteilt wird.

71. Neues SB: § 39 (1), (4), (5) — Altes SB: AB 275, 276

Neben dem gelben W (Ra 11a) wurde als neues Signalbild **ein weißes W (Ra 11b)** aufgenommen. Ein gelbes W wird stets in Verbindung mit einem Rangierfahrtsignal (Ra 12) oder auf Anordnung der Direktion mit einem Signal Ra 12 und gleichzeitig mit einem Gleissperrsignal angewandt. Fahrauftrag bzw. Zustimmung werden am Ra[illegible] durch das Rangierfahrtsignal und nur im S[illegible] Auftrag erteilt.
An einem weißen W werden wie früher am K 11 [illegible] auftrag mündlich oder durch Signal Ra 1 [illegible] stimmung durch Hochhalten des Armes [illegible] ist, daß die Zustimmung zur Vorbeifahrt [illegible] erteilt werden darf.

72. Neues SB: § 39 (3) — Altes SB: [illegible]

Bei Dunkelheit wird ein gelbes W stets, ein weißes W [illegible] **leuchtet.** Wo auf [illegible] die [illegible]

73. Neues SB: § 39 (6) — Altes SB: AB [illegible]

In dieser neuen Bestimmung kommt klarer als bisher zum Ausdruck, daß eine Rangierabteilung nicht zu halten braucht, **wenn das Einverständnis des Wärters oder die Zustimmung des Wärters und der Fahrgastung des Rangierleiters schon bei Annäherung an Signal Ra 11 gegeben worden.**

74. Neues SB: § 39 (7) — Altes SB: AB 277

Künftig wird Signal **Ra 11a stets in Verbindung mit Signal Ra 12** angewandt. Wo die Direktion es in besonderen Fällen für erforderlich hält, kann Signal Ra 11a mit Signal Ra 12 in Verbindung mit dem Gleissperrsignal angewandt werden. Signal **Ra 11b wird stets alleinstehend (ohne Signal Ra 12) angewandt.**

75. Neues SB: § 40 (1)—(5) — Altes SB: Seite 46 und 49, AB 50

Dem Rangierhaltsignal folgt als neues **Lichtsignal in der Gruppe der** Signale für den Rangierdienst das **Rangierfahrtsignal Ra 12. Es bedeutet** bei unbegleiteten Rangierabteilungen **Fahrauftrag und bei begleiteten** Rangierabteilungen Zustimmung des Wärters **und ersetzt damit das bisherige** Vorrücksignal (Ve 6). Das Vorrücksignal **ist weggefallen und durch** Beseitigung des oberen linken Lichtes das Rangierfahrtsignal **Ra 12 geschaffen** worden. Das alte Lichtgleissperrsignal Ve 4b **ist ebenfalls im** neuen Rangierfahrtsignal Ra 12 aufgegangen. Mit dem **Rangierfahrtsignal** wird Rangierabteilungen Auftrag bzw. Zustimmung **gegeben, an einem** Rangierhaltsignal vorbeizufahren. Es wird auch angewandt in **Verbindung** mit einem Halt zeigenden Hauptsignal oder alleinstehend zur Aufhebung des durch ein Lichtsperrsignal (Lsp) gegebenen Fahrverbots oder mit Genehmigung der Direktion auch in anderen Fällen **alleinstehend, wenn** hierzu ein betriebliches Bedürfnis besteht, z. B. beim Umsetzen von S-Bahn-Zügen. Wenn das Signal erlischt, bevor die Spitze der Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, wenn mehrere Rangierabteilungen halten und wenn das Signal versagt, gelten die für das alte Vorrücksignal geltenden Bestimmungen.

12. Abschnitt. Weichensignale

76. [illegible] — Altes SB: AB 158

[illegible] **Verwendung von Rückstrahlern** (Katzenaugen bzw. Rückstrahlfolien) [illegible] nehmen, daß die Weichensignale auch [illegible]

77. [illegible] — Altes SB: Seite 82 und 84

[illegible] **Fahrt durch den gebogenen Zweig** anzeigen, [illegible] und Ve 4, und zusammengefaßt [illegible] kein Bedürfnis, für jedes [illegible] Zweiges ein besonderes Signal

[illegible] gibt es nur zwei Signale für einfache Weichen [illegible] Kreuzungsweichen, und zwar

Wa 1 — gerader Zweig,

Wa 2 — gebogener Zweig.

[illegible]. Neues SB: § 43 (2)—(8) Altes SB: Seite 86

Die Signale an doppelten Kreuzungsweichen tragen die Bezeichnungen **Wa 3 — Wa 6. Sonst hat sich nichts verändert.**

[illegible]. Altes SB: AB 156, 157, 159

Diese Bestimmungen über die Ausrüstung der Weichen mit Signallaternen wurden nicht wiederaufgenommen, da sie reine Bauvorschriften sind.

13. Abschnitt. Signale an Zügen und Nebenfahrzeugen

80. Neues SB: § 44 (1), (3), (7), (8), § 45 (1), (7), (8) Altes SB: Seite 116 AB 224, 225

Ein besonderes Kleinwagen-Signal gibt es nicht mehr. Es ist in den Zg-Signalen **aufgegangen.** Kleinwagen und Kleinwagen mit Anhänger fahren **bei Tag kein besonderes Signal und bei Dunkelheit**

an der Spitze auf mehrgleisiger Strecke	1 weißes Licht,
auf eingleisiger Strecke und beim Befahren des falschen Gleises	1 rotes Licht,
am Schluß das Nachtzeichen des vereinfachten Zugschlusses	1 rotes Licht.

Schwere Nebenfahrzeuge, z. B. Kraftrottenwagen, Gleisstopfmaschinen, **Schotterbettreinigungsmaschinen** und dgl. fahren bei Tag und bei Dunkelheit **das Signal Zg 4 — Vereinfachtes Schlußsignal —.**

81. Altes SB: AB 196

Die Bestimmung AB 196 wurde nicht wiederaufgenommen, weil [illegible] **Beleuchtungskalender** (Anlage 1) und [illegible] der **Zeitpunkt der Anwendung der Nachtzeichen für alle Signale gleichermaßen vorgeschrieben ist.**

82. Altes SB: AB 211, [illegible]

Auf die Übernahme dieser Bestimmungen [illegible] **Beibehaltung kein Bedürfnis besteht.**

83. Altes SB: AB 2[illegible]

Die für die Fahrbahnbeleuchtung [illegible] **wagen wurde nicht erwähnt,** weil [illegible] **anzusehen ist.** Ihre Weiterverwendung [illegible] **Es ist vorgesehen,** diese Bestimmung [illegible]

84. Neues SB: § 44 (2)

Unter c) wurden im Signalbuch [illegible] **-befehlswagen erwähnt.** Der betreffende [illegible]

zugbetrieb und seine mögliche Verbindung [illegible] **die Aufnahme der für diesen Betrieb** [illegible] **in die Betriebsvorschriften. Damit bei Wendezügen** [illegible] **Steuer- oder Befehlswagen voran verkehren, auch** [illegible] **tung auf der Strecke zu erkennen ist, wurde** [illegible] **Nachtzeichen der Signale Zg 1 und Zg 2 auch bei Tag** [illegible]

85. Neues SB: § 44 (3), (4), (7)

Mit dem Signal Zg 1b und Zg 2b ist ein neues Signal, [illegible] **spitzensignal,** aufgenommen worden. **Es soll auf Strecken** [illegible] **gängen ohne technische Sicherung geführt werden, die mit verhältnismäßig** [illegible] Straßen parallel laufen, weil das Zweilichtspitzensignal vom [illegible] **benutzer als Lichter eines Kraftfahrzeuges angesehen werden könnte.** Diese Verwechslungsmöglichkeit kann für das **Überqueren der Bahnstrecke** an Wegübergängen ohne technische Sicherung **eine Gefahr** bedeuten, die durch das Dreilichtspitzensignal **ausgeschaltet wird. Auf** welchen Strecken dieses Signal geführt wird, **bestimmt die Direktion.**

86. Neues SB: § 45 (3) Altes SB: Seite 108

Für Güterzüge wird die Erkennbarkeit des **Zugschlußsignals von vorne** gefordert. Die bisherige 200-m-Grenze ist entfallen. **Bei Reisezügen ist den** internationalen Vereinbarungen Rechnung getragen **worden. Im Binnenverkehr** wird angestrebt, die Sichtbarkeit des **Zugschlußsignals auch bei** Reisezügen von vorne beizubehalten.

14. Abschnitt. Signale an einzelnen Fahrzeugen

87. Neues SB: § 46 (2)

Neu aufgenommen wurde, daß das Nachtzeichen **des Rangierlokomotivsignals** [illegible] Wetter auch am Tage anzuwenden ist, **wenn die** Sicht [illegible] als 100 m beträgt.

88. Neues SB: § 47 (1), (2), (3) Altes SB: Seite 118, AB 226a, 227

[illegible] Signals Fz 2 wurde erweitert auf besetzte Begleiter- [illegible] Laden und Bauzugwagen sowie auf [illegible] Wagen für kulturelle, soziale und technische [illegible] den Zweck, alle Wagen zu erfassen, bei [illegible] wirtschaftliche Einrichtungen zu

[illegible]

[illegible] **Fz 3 und Fz 4 aus festem** [illegible] der Signale stets zu ge-

[illegible] Fz 4 wurde einheitlich auf

15. Abschnitt. Läutesignale

[illegible] Altes SB: Seite 72, AB 120, 121, 122

Das [illegible]signal ist wegzufallen. Die Benachrichtigung über das Ruhen des [illegible] und die Zurücknahme eines Abläutesignals erfolgen fernmündlich. Auf das Signal kann verzichtet werden. Die fernmündliche Benachrichtigung ist bei der Rücknahme eines Abläutesignals auch eindeutiger, besonders wenn auf zweigleisiger Strecke Züge in beiden Richtungen abgeläutet wurden.

91. Neues SB: § 49 (5) Altes SB: Seite 72

Beim Gefahrsignal wurden die Glockenschläge von sechsmal auf viermal dieselbe Anzahl verringert.

92. Neues SB: § 49 (8) Altes SB: AB 126

Die Zurücknahme des Gefahrsignals erfolgt fernmündlich, weil sie damit **eindeutiger übermittelt wird.**

16. Abschnitt. Rottenwarnsignale

93. Neues SB: § 50 (2) Altes SB: AB 113

Die Verwendung von Einklangsignalhörnern ist nicht mehr zugelassen; es **müssen stets Mehrklangsignalhörner** verwendet werden.

94. Neues SB: § 51 (2)c

Um klar abzugrenzen, wann Signal Ro 1 und wann die Signale Ro 2 oder Ro 3 zu geben sind, ist die Bestimmung aufgenommen worden, in welchen **Fällen bei Arbeiten im Gefahrenbereich zwischen den Gleisen oder neben den Gleisen das Signal Ro 1 anzuwenden ist.**

95. Neues SB: § 51 (5), (6) Altes SB: AB 114

Das Fahnenschild wurde als Signal Ro 4 aufgenommen. Gleichzeitig wurde **der Standort des Signals festgelegt.**

17. Abschnitt. Sonstige Signale

96. Neues SB: § 53 Altes SB: AB [illegible]

Die Schachbrettafel wird [illegible] nur bei Hauptgleisen [illegible] Gleise, sondern bei allen Hauptgleisen [illegible] rechts neben oder über dem Gleis [illegible].

97. Neues SB: § 54 (2)

Eine Vorsignaltafel wird [illegible] am Mast eines Lichtsignals [illegible] werden, daß ein Halt zu [illegible] lich überfahren wird.

98. Neues SB: § 54 (3)

Als neue Bestimmung wurde aufgenommen, [illegible] zeitweise eingleisigem Betrieb auch [illegible] zu kennzeichnen, das nicht unmittelbar [illegible]

99. Neues SB: § 55 (6)

Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen, und [illegible] werden nicht durch Baken angekündigt.

100. Neues SB: § 56 (3) Altes SB: AB [illegible]

Bei ungünstigen Sichtverhältnissen ist die **Trapeztafel zu [illegible]** es von der Direktion angeordnet ist.

101. Neues SB: § 58 (4) Altes SB: AB 294b

Das **Signal So 7b** wird auf eingleisiger **Strecke nicht angewandt.**

102. Neues SB: § 59 (5) Altes SB: AB 288

Die **Beleuchtung des Signals So 8b ist nunmehr ebenso geregelt, wie [illegible]** des Signals So 8a.

103. Neues SB: § 61

Die **Brandfackeltafel** wurde erstmalig als Signal mit den **notwendigen** betrieblichen Bestimmungen im Signalbuch aufgenommen. **In der Praxis** wurde diese Tafel bereits vielfach angewendet, jedoch **fehlte bisher ihre** Anerkennung als Signal.

104. Neues SB: § 62

Zur Kennzeichnung der **Grenze der Gleisisolierung wurde das Isolierzeichen** als Signal So 11 neu aufgenommen. Dieses Signal ist **notwendig, weil** bei neueren Sicherungsanlagen das Umstellen von Weichen und **Signalen** vom Freisein isolierter Gleisabschnitte abhängig ist.

105. Neues SB: § 65 (1) Altes SB: K 14

Das [illegible] Kennzeichen K 14 heißt jetzt Signal **So 14 — Warnpfahl —.** [illegible] Änderungen.

106. Neues SB: § 65 (9)–(12)

[illegible] neuen Signale dienen der **Erhöhung der Betriebssicherheit an Wegübergängen.** [illegible] wird in Bremsweg**entfernung vor dem** Weg[illegible] die roten Blinklichter für die Straßenbenutzer [illegible] oder nicht. Es wird ihm also signalisiert, ob er [illegible] unverminderter Geschwindigkeit **befahren darf** [illegible] vor dem vor dem Wegübergang stehenden [illegible] herabsetzen muß. Durch die hinter dem [illegible] überflüssige Warntafel **(So 15)** [illegible] festzustellen, ob Signal So 16 (Über[illegible] zeigt oder nicht. Erscheint das weiße [illegible] unverminderter Geschwindig[illegible] des Signals So 16 nicht,

[illegible] dienenden [illegible] entsprechend der sun- [illegible] wie angegeben auf [illegible] gehen. Bei Sichtbehinderung [illegible] dem Überwachungssignal So 16 wird ein [illegible] § 66 (1) aufgestellt.

[illegible] im In- und Ausland bestens bewährt. Sie [illegible] Anwendung bei der DR verwendet werden.

18. Abschnitt. Von den Abschnitten 2—17 abweichende und in ihnen nicht enthaltene Signale

107. Neues SB: § 66 (1) — **Altes SB: ESO Seite 142**

Der 18. Abschnitt entspricht dem Anhang zur ESO im alten SB und enthält diejenigen Signale, die nur noch während einer gewissen Übergangszeit verwendet werden, mit denen jedoch keine weiteren Anlagen und Fahrzeuge mehr ausgerüstet werden dürfen.

108. Neues SB: § 67 (1), § 68 (1)

Hier wurden Lichthaupt- bzw Lichtvorsignale bisheriger Bauart aufgenommen, die den Nachtzeichen der Formhaupt- bzw Formvorsignale entsprechen. Bei der Bezeichnung dieser Signale wird durch „Hl" oder „Vl" zum Ausdruck gebracht, daß es sich um Lichtsignale handelt, während die Nummern 100, 101, 101/102 und 102 den um 100 erhöhten Nummern der Formsignale entsprechen.

109. Neues SB: § 67 (2), § 68 (2)

Auf Bestimmungen für Haupt- und Vorsignale im 2. Abschnitt, die auch für Lichtsignale des 18. Abschnitts gültig sind, wurde hingewiesen und damit eine Wiederholung der Bestimmungen vermieden. Unter „sinngemäß" ist zu verstehen, daß Bestimmungen für Formsignale, soweit sie auf Lichtsignale anwendbar sind, auch für letztere gelten.

110. Neues SB: § 69

Die Bestimmungen für das Lichtsperrsignal (altes Signal Ve 3b) und das Hauptsperrsignal wurden im § 69 zusammengefaßt.

Bei der Aufhebung des Fahrverbots für Rangierabteilungen erscheinen:

a) nach Verlöschen des alleinstehenden Lichtsperrsignals das Signal Ra 12

b) nach Verlöschen des Hauptsperrsignals die Signale Hl 100 und Ra 12. Der Haltbegriff für Züge bleibt also bestehen.

Da das Signal Lsp in der weiteren Entwicklung nach Einführung des absoluten Haltbegriffs entbehrlich ist (s. Hd Nr 8, [illegible] 18. Abschnitt aufgenommen.

111. Die im neuen SB nicht wiederaufgenommenen Signale und Kennzeichen des alten AzSO werden beseitigt [illegible] Signale der Abschnitte 2 bis 17 ersetzt.

Page Denied

25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/18 : CIA-RDP80T00246A053800370001-4